КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Март 2012 г.

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

Разрушение пневматика при посадке

1 марта экипаж самолета Airbus A340-300, 1999 года выпуска, авиакомпании AirAsia X, регистрационные знаки 9M-XAC, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Paris/Orly (Франция). В 08.20 (07.20 UTC) при посадке на ВПП 08 в парижском аэропорту Орли произошло разрушение пневматика основной опоры шасси с ударом фрагментами покрышки по закрылкам. Воздушное судно благополучно завершило пробег и впоследствии отстранено от рейса. По состоянию на 17.00 на самолете проводились работы по ремонту закрылков и шасси. Отставание от планового времени вылета составляло 7 часов.

Сводка METAP по аэродрому Орли/Париж:

LFPO 0I08I2Z 06005KT 0350 R02/0750VI000U R26/I000U R08/II00VI700U R24/I000N R06/II00VI700D FG BKN000 0VC002 08/07 QI024 TEMPO 0300 VV///
LFPO 0I0800Z 05007KT 0350 R02/0750N R26/0700N R08/0800VI600D R24/0900VI800D R06/I400VP2000D FG BKN000 0VC002 08/07 QI024 TEMPO 0300 VV//
LFPO 0I0730Z 06005KT 0500 R02/I200VI700D R26/I200N R08/I200VP2000D R24/P2000 R06/2000U FG BKN00I 0VC002 08/08 QI024 TEMPO 0500 FG BKN00I
LFPO 0I0700Z 06005KT 0600 R02/I800N R26/I900N R08/P2000 R24/P2000 R06/P2000 FG SCT00I BKN003 08/08 QI024 TEMPO 0500 FG BKN00I
LFPO 0I0630Z 06005KT 0600 R02/P2000 R26/I700D R08/P2000 R24/P2000 R06/P2000 FG SCT00I BKN003 08/08 QI023 TEMPO 0500 FG BKN00I
LFPO 0I06IIZ 06004KT I500 BR SCT00I BKN003 08/08 QI023 TEMPO I200 BKN00I

Болезненное состояние 11 бортпроводников

1 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1994 года выпуска, регистрационные знаки G-CIVB, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Cape Town (ЮАР). На борту находились 200 пассажиров и 18 членов экипажа. Через 3,5 часа после начала 11-часового перелета, когда воздушное судно следовало над южным Алжиром, 11 из 15 бортпроводников почувствовали себя плохо. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета Хитроу. Пассажиры были размещены в отелях до вылета резервного самолета. В ходе проверки системы кондиционирования воздуха самолета никаких отклонений выявлено не было. Пищи на борту экипаж не принимал. Причина болезненного состояния расследуется.

Выключение двигателя

1 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N938DL, выполнял рейс из Panama City в Atlanta (США). На борту находились 88 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из международного аэропорта Northwest Florida Beaches Панама-Сити правый двигатель (JT8D) издал громкий хлопок. Экипаж выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Панаме через 20 минут после взлета. Резервный McDonnell Douglas MD-88 прибыл в Атланту с задержкой 4,5 часа.

Столкновение со стаей птиц

1 марта экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Federal Express (Fedex), 1991 года выпуска, регистрационные знаки N628FE, выполнял рейс из Memphis в Austin (США). На борту находились 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 правой в Мемфисе при пересечении высоты 9000 футов экипаж доложил о «серьезном столкновении» с 15-20 птицами, требующем возврата на аэродром вылета. Экипаж сообщил о намерении произвести посадку с превышением разрешенного посадочного веса и запросил ВПП 18 центральную. По сообщению Федерального управления авиации (FAA), воздушное судно получило незначительные повреждения горизонтального стабилизатора. Резервный MD-11 прибыл в Остин с задержкой 4 часа 15 минут.

Несинхронный выпуск механизации

1 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N611AM, выполнял рейс из Dallas Ft. Worth (США) в Vancouver (Канада). На борту находились 117 человек. В процессе захода на посадку в Ванкувере экипаж сообщил о несинхронном выпуске закрылков/предкрылков и прекратил заход. Через 15 минут в аэропорту была объявлена тревога. После выполнения предписанных проверок закрылки были выпущены электрическим способом в положение 20 градусов, после чего экипаж благополучно произвел посадку на повышенной скорости на ВПП 08 левую в Ванкувере. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены силовые приводы № 13 и 14 передней кромки правой полуплоскости крыла.

Отделение детали

1 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки C-FWAD, выполнял рейс из Vancouver в Kelowna (Канада). После благополучной посадки в Келоуне один из пассажиров сообщил о падении детали самолета при посадке. При осмотре ВПП была обнаружена заглушка закрылка. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техническим составом было обнаружено отсутствие внешней нижней заглушки правого внутреннего концевого закрылка. Фиксирующая деталь проволочная контровка разрушилась от перезатяжки, в связи с чем будет выпущен сервисный бюллетень.

Сигнализация дыма в салоне

1 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYZ, выполнял рейс из Екатеринбурга в Самару. На борту находились 51 пассажир и 6 членов экипажа. После выруливания для взлета в аэропорту Кольцово на предварительном старте произошло срабатывание сигнализации дыма в пассажирском салоне. Экипаж зарулил на стоянку. Проводится расследование.

Потеря радиосвязи

2 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании British Airways, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-EUXL, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе захода на посадку в Амстердаме при пересечении эшелона полета 070 экипаж установил контакт с диспетчером Подхода, получив информацию об ожидаемой посадке на ВПП 06. В процессе подтверждения информации произошла накладка радиосвязи: в эфир пробился разговор между двумя пилотами. Пилоты пытались установить связь через оба комплекта УКВ-радио: передача из кабины была слышна через комплект №2 и искажена при использовании первого комплекта. Слышать что-либо экипаж не мог. Вскоре в эфир пробилось сообщение пилота и о потере внутренней связи. Затем транслировался предполетный брифинг с решением о производстве посадки, зачитывание карт контрольных проверок и внутрикабинные звуки. На самолетном приемоответчике был установлен код потери радиосвязи. Экипаж продолжил заход с прямой и через 10 минут произвел благополучную посадку на ВПП 06 в Амстердаме. Воздушное судно зарулило на стоянку за машиной сопровождения. В обратный рейс через 8,5 часов воздушное судно вылетело по расписанию.

Неуборка закрылков

2 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Trip Linhas Aereas выполнял рейс из Brasilia в Maceio (Бразилия). На борту находились 56 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета не убрались закрылки. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в аэропорту бразильской столицы. Резервный самолет прибыл в Масейо с задержкой 2,5 часа.

Прерванный взлет

2 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJP, выполнял рейс из Тюмени в Munich (Германия). На борту находились 71 пассажир и 10 членов экипажа. В процессе выполнения разбега в аэропорту Рощино на скорости 80 узлов экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетного положения механизации крыла. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, после чего возвратилось на стоянку.

Несинхронный выпуск закрылков

2 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-GHOZ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Ottawa (Канада). На борту находились 154 человека. В процессе захода на посадку в Оттаве появилась индикация несинхронного выпуска закрылков. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг для проведения проверок. После выпуска механизации резервным способом экипаж произвел благополучную посадку. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проведении

инженерно-техническим составом тест-контроля выпуска-уборки закрылков неисправностей обнаружено не было. Воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Отказ противообледенительной системы двигателя

2 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 1991 года выпуска, регистрационные знаки JA8390, выполнял рейс из Oita в Tokyo/Haneda (Япония). На борту находились 85 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Оиты появилась индикация отказа противообледенительной системы левой силовой установки (CFM56). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился через 25 минут после взлета. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другой рейс и прибыли в Токио с задержкой 2 часа 20 минут.

Негерметизация кабины

2 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAO, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Dubai (ОАЭ). На борту находились 114 пассажиров и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Ростова-на-Дону экипаж доложил о проблеме с герметизацией воздушного судна и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Ростова-на-Дону.

Неуборка шасси

2 марта экипаж самолета Cessna 750 Citation, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N786XJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Milan/Linate (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на высоте 600 м экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Отказ гидросистемы

3 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N597JB, выполнял рейс из Fort Myers в Boston (США). На борту находились 148 человек. В процессе захода на посадку в Бостоне экипаж сообщил об отказе гидросистемы, требующем ручного выпуска шасси. Экипаж запросил длинную предпосадочную прямую к ВПП 33 левой и приведение в готовность аварийных служб. В процессе захода на ВПП 33 левую экипаж сообщил о загорании 3 зеленых индикаторов выпущенного положения шасси и предупредил о намерении завершить пробег в конце ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось и было остановлено в конце ВПП с выключением двигателей, после чего отбуксировано на перрон. В авиакомпании подтвердили отказ зеленой гидросистемы.

Проблемы с наддувом гермокабины

3 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXZ, выполнял рейс из Калининграда во Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Храброво экипаж сообщил о проблемах с наддувом гермокабины. После проведения проверок экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения на эшелоне полета 190. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Падение уровня гидрожидкости

3 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAN, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Verona (Италия). На борту находились 126 пассажиров и 8 членов экипажа. После занятия крейсерского эшелона полета 320 произошло падение уровня рабочей жидкости в гидросистеме до 80 процентов. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в Ростове-на-Дону.

Неуборка шасси

3 марта экипаж самолета Let L-410 авиакомпании Air Guyane Express выполнял рейс из Cayenne в Maripasoula (Французская Гвиана). В процессе набора высоты после взлета из Кайенны не убралось шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку. По словам представителя авиакомпании, в процессе эксплуатации на грунтовых ВПП в дождливый сезон на шасси скопилось много грязи. После ее высыхания произошло заклинивание механизма уборки.

Травмирование бортпроводника при болтанке

3 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin по соглашению с US Airways выполнял рейс из Cleveland в Philadelphia (США). В процессе снижения для захода на посадку в Филадельфии при пересечении высоты 10 000 футов экипаж сообщил о получении травм бортпроводником и запросил скорую помощь по прилету. Заход был продолжен. Через 10 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности, в которой был травмирован бортпроводник.

Неисправность гидросистемы

3 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Донавиа», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAN, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Verona (Италия). В процессе набора высоты после взлета из Ростова экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и принял решение возвратиться на аэродром

вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Ростове-на-Дону.

Неисправность системы кондиционирования

3 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLZ, выполнял рейс из Калининграда в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Калининграда экипаж сообщил о неисправности системы кондиционирования воздуха. После проведения предусмотренных проверок было принято решение продолжать полет до аэродрома назначения на эшелоне полета 150. Через 1,5 часа экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Нештатная уборка шасси

3 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FMZR, выполнял рейс из Vancouver в Calgary (Канада). На борту находились 94 человека. В процессе набора высоты после взлета из Ванкувера у экипажа возникли проблемы с уборкой шасси. Непилотирующий пилот преждевременно перевел селектор уборки шасси в положение постановки на замки (как при выпуске), в результате чего шасси убралось нештатным способом. Данный способ уборки противоречит руководству по эксплуатации и приводит к последующему невыпуску шасси, о чем предупреждается в QRH. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения, объявив ситуацию срочности на борту и доложив о возможном невыпуске шасси перед посадкой в Калгари. Шасси удалось выпустить штатным способом. Отменив состояние срочности, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 34.

Срабатывание ТКАС

3 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», регистрационные знаки VQ-BJZ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Калининград. В процессе набора заданного эшелона полета 130 произошло срабатывание ТКАС. Во встречном направлении со снижением до эшелона 140 следовал однотипный самолет авиакомпании «Руслайн», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFA, выполнявший рейс из Stockholm (Швеция) в Домодедово/Москва. На борту этого самолета также произошло срабатывание ТКАС с рекомендацией на набор высоты. Оба экипажа заблаговременно получили диспетчерскую информацию о взаимном месторасположении.

Неисправность отбора воздуха

3 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FNAQ, выполнял рейс из Vancouver в Edmonton (Канада). На борту находились 96 человек. Воздушное судно было допущено к рейсу согласно требованиям MEL с неработающей системой отбора воздуха №1. В процессе набора высоты после взлета из Ванкувера при пересечении высоты 13000

футов появилась индикация отказа системы отбора воздуха №2. Экипаж прекратил набор высоты и приступил к выполнению предписанных проверок, что не помогло, однако, восстановить работу системы отбора №2. Было принято решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую в Ванкувере через 23 минуты после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж не объявлял аварийной ситуации и не запрашивал дополнительной помощи. Самолет приземлился с превышением на 2 тонны разрешенного посадочного веса. Инженерно-техническим составом были заменены датчик температуры системы отбора воздуха №2 и регулирующий клапан системы отбора воздуха №1, после чего был успешно проведен тест-контроль работы систем.

Разрушение пневматиков

4 марта экипаж самолета Airbus A300-B2 авиакомпании Iran Air, 1980 года выпуска, регистрационные знаки EP-IBS, выполнял рейс из Bagdhad (Ирак) в Isfahan (Иран). В 15.12 (12.42 UTC) при приземлении на ВПП 26 левую произошло разрешение двух пневматиков основных опор шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на ВПП в ожидании техсостава.

Действующий НОТАМ:

```
A0685/I2 - RWY 26L/08R CLSD.THE FIRST 300M OF RWY 26L UNDER CONST WORK,
THE REMAINING PART USEABLE ONLY FOR TAXI, CTN ADZ. 25 FEB 08:37 20I2 UNTIL 04
MAR I4:30 20I2 ESTIMATED. CREATED: 25 FEB 08:38 20I2
```

Выпущенный после посадки НОТАМ:

```
A0792/I2 - RWY 26L/08R CLSD DUE TO DISABLE ACFT, CTN ADZ. 04 MAR I5:03 20I2
UNTIL 04 MAR 20:30 20I2 ESTIMATED. CREATED: 04 MAR I5:03 20I2
```

Сводка METAP по аэродрому Исфахан:

```
OIFM 04I400Z 27004KT CAVOK 08/M09 QIOII A2988
OIFM 04I330Z 04004KT CAVOK 09/M09 QIOII A2988
OIFM 04I300Z 27006KT CAVOK IO/M09 QIOII A2988
OIFM 04I230Z 36006KT CAVOK 09/M09 QIOII A2988
OIFM 04I200Z 3I008KT CAVOK 09/M09 QIOII A2988
OIFM 04II30Z 25006KT 9999 FEW040 II/M08 QIOII A2988
```

Проблемы с гидросистемой

4 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Transavia, 2005 года выпуска, регистрационные знаки PH-XRV, выполнял рейс из Rotterdam (Нидерланды) в Malaga (Испания). На борту находились 62 пассажира. Через 20 минут после взлета на удалении 100 м.м. от Роттердама, когда воздушное судно следовало в воздушном пространстве Франции на эшелоне полета 350, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. 22 минуты спустя самолет благополучно приземлился на ВПП 24 в аэропорту Роттердама. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Малагу с задержкой 1 час 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился из-з возникших проблем с гидросистемой.

Выключение двигателя

5 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании EgyptAir, 2010 года выпуска, регистрационные знаки SU-GDL, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Cairo (Египет). На борту находились 156 пассажиров. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на удалении 30 минут полета от береговой линии Ирландии, экипаж доложил об отказе правой силовой установки (GE90) и вынужденном выключении двигателя. Объявив аварийную ситуацию на борту, экипаж произвел снижение с эшелона полета 340 до эшелона 260 и принял решение произвести вынужденную посадку в Shannon (Ирландия). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 в Шенноне, после чего зарулило на стоянку. Для продолжения рейса из Каира в Шеннон был направлен резервный Airbus A330-200. Время задержки прибытия в Каир составило не менее 19 часов.



SU-GDL на стоянке в аэропорту Шеннон (Фото: Europaroad)

Экстренная посадка с больным пассажиром

5 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Swiss, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IPV, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Geneva (Швейцария). В процессе захода на посадку в Женеве, когда воздушное судно следовало над Женевским озером, а экипажу был разрешен захват сигнала курсового радиомаяка ВПП 23, с борта поступило сообщение о необходимости внеочередного обслуживания из-за потери сознания пассажиром и необходимости оказания ему срочной медицинской помощи. Через 5 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23. Пассажир был доставлен в больницу. По словам другого пассажира, в полете

мужчина 40-50 лет потерял сознание. Бортпроводники оказали ему первую помощь, дав кислород, и перенесли пассажира в хвостовую часть салона. На стоянке больного ожидала машина скорой помощи.

Выключение двигателя

5 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Hamburg (Германия) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 51 пассажир и 7 членов экипажа. Следуя на эшелоне полета 350 в 100 м.м. северо-восточнее Riga (Латвия) и в 320 м.м. юго- восточнее Санкт-Петербурга, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о вынужденном выключении левой силовой установки. Воздушное судно снизилось до эшелона полета 210 и продолжило полет до аэродрома назначения. Через 1 час 10 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пулково.

Отказ двигателя

5 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Hamburg (Германия) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 51 пассажир и 7 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало в зоне ответственности Таллинского центра ОВД, произошел самопроизвольный отказ левой силовой установки. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 210 и, объявив аварийную ситуацию, продолжил полет до аэродрома назначения. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Дым в салоне

5 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Air France, 1997 года выпуска, регистрационные знаки F-GLZJ, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Bogota (Колумбия). На борту находились 274 пассажира и 14 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном, сработала сигнализация дыма в нижней зоне отдыха экипажа. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Lajes на острове Терсейра (Азорские острова, Португалия). Воздушное судно благополучно приземлилось с превышением разрешенного посадочного веса. Пассажиры покинули самолет по передвижному трапу. При наземной проверке техсоставом был обнаружен источник дыма – короткое замыкание. 6 марта в аэропорт Лахес был направлен резервный Airbus A340-300. Самолет вылетел с острова Терсейра в 15.40 (16.40 UTC) 6 марта и прибыл в Боготу с задержкой 26,5 часов. Пресс-секретарь авиакомпании сообщил, что срабатывание индикации было ложным – фактически дыма не было. Проводится расследование по установлению причин срабатывания сигнализации. По словам пассажиров, вскоре после взлета, задержанного на 30 минут по техпричине, на борту появился необычный запах. Примерно через 3 часа полета запах усилился, и дым стал заметен в салоне, наиболее плотный - в районе туалета. Экипаж произвел слив топлива в процессе раннего снижения для посадки на Азорах.



Высадка пассажиров в аэропорту Лахес (фото: Alessandro Colombo)

Неуборка шасси

5 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89007, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Stockholm (Швеция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение о возврате на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно произвело благополучную посадку в Шереметьеве. При послеполетном осмотре обнаружено незакрытие створок основных опор шасси.

Потеря давления в гермокабине

5 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Avianca, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N618MX, выполнял рейс из Bogota в Barranquilla (Колумбия). На борту находились 110 пассажиров. Через 30 минут после взлета экипаж объявил аварийную ситуацию и приступил к экстренному снижению с крейсерского эшелона полета, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе снижения произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. Через 1 час после взлет экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета.



Фото с борта самолета: Norbes через Twitter

Вынужденная посадка с больным пассажиром

5 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1990 года выпуска, регистрационные знаки D-ABVF, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Orlando (США). Когда воздушное судно следовало над Атлантикой северо-западнее Азорских островов (Португалия), у пассажира 48 лет возникли симптомы сердечного приступа. Экипаж принял решение произвести экстренную посадку в аэропорту Lajes острова Терсейра (Азорские острова). После благополучной посадки пассажир был доставлен в больницу. Рейс был продолжен из Лахеса через 2 часа и прибыл в Орландо с задержкой 3 часа.

Отказ приборов

5 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1996 года выпуска, регистрационные знаки G-BNWY, выполнял рейс из London/Heathrow в Calgary (Канада). В процессе захода на посадку в Калгари при пересечении высоты 13000 футов экипаж объявил ситуацию срочности на борту, сообщив об отказе большинства приборов. Позднее экипаж сообщил, что большая часть отказавших приборов связана с системой Пито, и запросил орган ОВД о наличии показаний высоты от самолетного ответчика, на что было получено подтверждение. Через 15 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 34 аэропорта Калгари. Обратный рейс

был отменен. Самолет был запланирован к перегонке на базу на следующий день, однако, по состоянию на 18.00 UTC 7 марта все еще не вылетал.

Дым в кабине

5 марта экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest по соглашению с United выполнял рейс из Houston (США) в Toronto (Канада). На борту находились 58 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты на удалении 100 м.м. севернее Хьюстона и в 60 м.м. южнее Longview при пересечении эшелона полета 300 экипаж был вынужден применить кислородные маски, сообщив о дыме в кабине, и принял решение произвести экстренную посадку в аэропорту Лонгвью. Через 17 минут самолет произвел благополучную посадку. Пассажиры автобусами были доставлены обратно в Хьюстон и перерегистрированы на другие рейсы. Сообщается, что дым возник из-за неисправности принтера.

Растрескивание лобового стекла

5 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJN, выполнял рейс из Сургута в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета произошло растрескивание лобового стекла кабины со стороны второго пилота. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в Сургуте.

Столкновение с птицей

5 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N668UA, выполнял рейс из Houston (США) в Lima (Перу). На борту находились 229 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 15 левой международного аэропорта Хьюстон произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Хьюстоне на ВПП 15 правую через 25 минут после взлета. Рейс впоследствии был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. После проверки самолет был допущен к полетам на следующее утро спустя 17 часов после посадки.

Обледенение приемников воздушного давления

5 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1996 года выпуска, регистрационные знаки G-BNWY, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Calgary (Канада). На борту находились 192 человека. В процессе снижения для захода на посадку в Калгари при пересечении эшелона полета 195 экипаж объявил аварийную ситуацию из-за обледенения, сообщив о признаках отказа приемников воздушного давления и указателя воздушной скорости командира воздушного судна с последующими отказом высотомера. В дальнейшем возникла индикация отказа ограничителя руля направления, блокировки элеронов, рассогласования показаний воздушной скорости и показаний высотомера. Автопилот

был отключен экипажем. Остаток пути проходил в ручном управлении со стороны второго пилота. После выбора резервного источника воздушных данных показания приборов командира вернулись к штатным. Через 20 минут самолет произвел благополучную посадку в Калгари. Совет по безопасности на транспорте Канады подтвердил факт отказа приемников воздушного давления из-за обледенения.

Падение давления масла в двигателе

5 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N7539A, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Memphis (США). На борту находились 129 пассажиров и 5 членов экипажа. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 330 в 150 м.м. юго-западнее Little Rock (США) экипаж сообщил об индикации низкого давления масла в одном из двигателей (JT8D) и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут самолет благополучно приземлился в Литл-Роке. Резервный MD-82 прибыл в Мемфис с задержкой 2 часа 40 минут. По словам представителя авиакомпании, после проверки двигатель был заменен.

Петарды на борту

6 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air China, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-5500, выполнял рейс из Sanya в Beijing (Китай). Когда воздушное судно следовало по маршруту, пройдя примерно половину пути, одна из пассажирок обнаружила в своей ручной клади упаковку петард. Женщина, путешествовавшая со своим племянником, который и положил петарды, передала их бортпроводникам, которые, в свою очередь, поставили в известность командира воздушного судна. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Nanning. Воздушное судно благополучно приземлилось в Наньнине, где был запущен план действий при угрозе взрыва. После посадки самолет был направлен на отдаленную стоянку. Пассажиры были высажены вместе с зарегистрированным багажом и направлены на повторное прохождение спецконтроля. Был проведен обыск воздушного судна, в ходе которого следов взрывчатки обнаружено не было. Рейс был продолжен и прибыл в Пекин с задержкой 3,5 часа. Пассажиры остались в недоумении, как упаковка петард могла стать причиной для повторного прохождения досмотра.

Пожар шасси после посадки

6 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Silkair, 2010 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SBH, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Solo (Индонезия). На борту находились 124 пассажира и 7 членов экипажа. После посадки в аэропорту Соло диспетчер Вышки информировал экипаж о наблюдаемом пожаре левой основной опоры шасси. Экипаж произвел полную остановку, уточнив, что наблюдается: огонь или дым. Вышкой было подтверждено открытое пламя. После этого сообщения экипаж начал аварийную эвакуацию воздушного судна по надувным трапам. При посадке и в процессе эвакуации никто не пострадал. По сообщению Генерального директората гражданской авиации Индонезии, в процессе пробега диспетчером Вышки были замечены дым, искры и пламя на шасси самолета. Экипаж

освободил ВПП на ведущую к перрону РД В, где самолет был остановлен и аварийно эвакуирован. Причина пожара расследуется. По словам представителя авиакомпании, информация о появления открытого огня и искр не подтверждается. Произошел перегрев тормозов с образованием только дыма.



Недостаток кислорода в системе

6 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N651DL, выполнял рейс из Santo Domingo (Доминиканская Республика) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 370 в 190 м.м. юго-восточнее Charleston (США), появилась индикация недостаточного запаса кислорода на борту. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Чарльстоне, где благополучно приземлился через 40 минут. Воздушное судно продолжило рейс после 3-часовой стоянки, прибыв в Нью-Йорк с задержкой 6 часов.

Прерванный взлет

6 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKB, выполнял рейс из Краснодара в Hurghada (Египет). На борту находились 235 человек. В процессе разбега в Краснодаре экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неготовности к взлету. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон. Через 9 часов после времени вылета по расписанию воздушное судно все еще находилось на земле. 7 марта Южная транспортная прокуратура сообщила о том, что взлет был прекращен из-за срабатывания индикации отказа генератора.

Выключение двигателя

6 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Phoenix в Fort Lauderdale (США). На борту находились 134 пассажира и 5 членов экипажа. Следуя на эшелоне полета 390 в 50 м.м. северо-западнее Austin (США), экипаж доложил о вынужденном выключении правой силовой установки и принял решении произвести внеплановую посадку. Через 28 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 правую в Остине. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Форт-Лодердейл с задержкой 2 часа.

Неуправляемый пассажир

6 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Qantas, 1990 года выпуска, регистрационные знаки VH-ZXC, выполнял рейс из Perth в Melbourne (Австралия). Когда воздушное судно подходило к Мельбурну, один из пассажиров начал вести себя агрессивно. Бортпроводники были вынуждены усмирить его и ограничить в передвижении. Экипаж продолжил захода на посадку и благополучно приземлился в Мельбурне. Пассажир был взят под стражу полицией.

Вибрация двигателя после попадания птицы

6 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Qantas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBN, выполнял рейс из Sydney в Melbourne (Австралия). В процессе взлета сразу после отрыва от ВПП 16 правой экипаж доложил о вибрации двигателя №1 (CF6). Через 10 секунд экипаж сообщил в эфире: «ПАН ПАН ПАН, ожидайте решения». Прекратив набор на высоте 3000 футов, экипаж сообщил о переводе левой силовой установки на режим малого газа и решении возвратиться на аэродром вылета с посадкой на ВПП 34 правую. Экипаж запросил удлиненную траекторию захода. Предполагая возможные проблемы с компрессором двигателя, аэродромная служба аэропорта Сидней произвела осмотр ВПП. Через 19 минут экипаж произвел благополучную посадку на рабочую ВПП 16 правую. Резервный Airbus A330-200 прибыл в Мельбурн с задержкой 2,5 часа. Сообщается о сильном хлопке со стороны левого двигателя при отрыве от ВПП. По словам представителя авиакомпании, проблемы с двигателем возникли после попадания в него птицы.

Выключение двигателя

6 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N420NV, выполнял рейс из Los Angeles в Bellingham (США). На борту находились 148 человек. В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 260 экипаж был вынужден выключить один из двигателей (JT8D). Было принято решение возвратиться на аэродром вылета. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую в Лос-Анджелесе через 45 минут после взлета. Резервный MD-83 прибыл в Беллингхэм с задержкой 6 часов. По словам одного из пассажиров, в процессе набора высоты после взлета из Лос-Анджелеса раздался сильный хлопок. Через некоторое время экипаж объявил о выключении двигателя.

7 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Aserca Airlines, 1982 года выпуска, регистрационные знаки YV348T, выполнял рейс из Caracas в Santo Domingo (Венесуэла). На борту находились 125 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Санто-Доминго произошло столкновение воздушного судна с двумя коровами. Экипаж благополучно завершил пробег. Никто не пострадал. Животные погибли. Воздушное судно получило повреждения левой основной опоры шасси и закрылков левой полуплоскости крыла. Пассажиры были высажены на ВПП, воздушное судно было отбуксировано на перрон.

На фото Lorena Arraiz: левая опора шасси и закрылки.



7 марта экипаж самолета Boeing 717-200 авиакомпании Airtran выполнял рейс из Atlanta в Houston (США). На борту находились 74 пассажира и 4 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 340 в 120 м.м. северо-западнее New Orleans, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за показаний топливных указателей, свидетельствовавших об утечке топлива. В аэропорту Нового Орлеана была объявлена тревога и принято решение об открытии более длинной ВПП 10/28, однако, позднее на частоте Подхода передали информацию о неподготовленности полосы. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы, сообщив о возможной утечке топлива с правой стороны, и сообщил о предпочтении выполнить заход с прямой на ВПП 19 по кратчайшему расстоянию. ВПП 10 была открыта через некоторое время. На нее был перенаправлен весь прибывающий поток воздушных судов. Через 25 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 19. После освобождения полосы самолет был остановлен на прилегающей РД для проверки аварийной командой. Специалисты сообщили об обнаруженной утечке топлива из правого двигателя. Воздушное судно было выключено на РД и затем отбуксировано на перрон. Была проведена очистка ВПП. Резервный Boeing 717-200 прибыл в Хьюстон с задержкой 3 часа 45 минут.

Удар молнии

7 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сочи. На борту находились 148 пассажиров. В процессе захода на посадку в Сочи произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При послеполетном осмотре воздушного судна были обнаружены следы удара молнией. Вылет обратного рейса был задержан.

Невыпуск закрылков

7 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N669SW, выполнял рейс из Oakland в Los Angeles (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 24 правую в Лос-Анджелесе с высоты 1300 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками. После набора высоты 5000 футов для проведения проверок, экипаж произвел повторный заход на ВПП 24 левую и благополучно приземлился на повышенной скорости. По словам одного из пассажиров, на борту находился пилот авиакомпании Southwest Airlines, следовавший в качестве пассажира. Перед повторным заходом он был приглашен в кабину.

Срабатывание ТКАС

7 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Swiss, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IOF, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово экипажу было разрешено снижение с эшелона полета 130 до эшелона 120 и переход на частоту смежного сектора «Москва-Подход». В данном районе следовал в горизонтальном полете самолет Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1997 года выпуска, выполнявший рейс из Нового Уренгоя в Домодедово с промежуточной посадкой в Самаре. Воздушное судно следовало на эшелоне полета 120. В 18.51 (14.51 UTC) на обоих воздушных судах произошло взаимное срабатывание TCAS в режиме RA.

Прерванный взлет

7 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FNAJ, выполнял рейс из Halifax в Montreal (Канада). В процессе разбега для взлета с ВПП 23 в Галифаксе на EICAS появилось сообщение [FLAP LO RATE]. Экипаж прекратил взлет на скорости около 80 узлов. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП. Освобождение ВПП выполнялось на малой скорости для избегания интенсивного торможения. Из-за занятости ВПП заходящее воздушное судно получило указание уйти на второй круг. Самолет возвратился на перрон на собственной тяге. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен электронный блок управления закрылками/предкрылками №2.

Аварийный остаток топлива

7 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Medaillon, 1986 года выпуска, регистрационные знаки YR-HBE, по соглашению с Air Vallee выполнял рейс из Bucharest/Otopeni (Румыния) в Catania (Италия). Когда экипаж выполнял заход на посадку в Катании, аэродром был закрыт из-за неблагоприятных метеоусловий. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Palermo (Италия), объявив аварийную ситуацию из-за малого остатка топлива. Воздушное судно благополучно приземлилось в Палермо. 22 марта Национальное агентство по безопасности полетов Италии сообщило, что экипаж объявил аварийную ситуацию в процессе захода на посадку в Палермо. После изучения обстоятельств событие было классифицировано как серьезный инцидент. Начато расследование.

Сводка METAP по аэродрому Катания:

```
LICC 07I950Z 280IIG26KT 2IOV020 0500 RO8///// +TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 09/09 QIOI2
LICC 07I950Z 280IIG26KT 2IOV020 0500 RO8///// +TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 09/09 QIOI2
RMK VIS MIN 0500
LICC 07I920Z 270I5G36KT I500 RO8/0600VO750/ +TSGR FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 09/07 QIOI2
LICC 07I920Z 270I5G36KT I500 RO8/0600VO750 +TSGR FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 09/07 QIOI2
LICC 07I850Z 02009KT 270V080 5000 TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI3
LICC 07I850Z 02009KT 270V080 5000 TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI3 RMK VIS MIN
5000
LICC 07I820Z 03026G37KT 3000 TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 09/07 QIOI2
LICC 07I750Z 050I9G30KT 3000 +TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI2 RETSRA
LICC 07I750Z 050I9G30KT 3000 +TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI2 RETSRA RMK VIS
MIN 3000
LICC 07I720Z 0202IG3IKT 2000 +TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI3
LICC 07I650Z 03022G36KT 5000 -TSRA FEWOI5CB SCTO25 OVCO50 IO/06 QIOI4
```

Отказ управления носовой опорой шасси

7 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMP, выполнял рейс из Краснодара во Внуково/Москва. После благополучной посадки в аэропорту Внуково экипаж освободил полосу за линию РМС, где доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси. ВС было остановлено и позднее отбуксировано тягачом на стоянку.

Неуборка шасси

8 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N860GA, выполнял рейс из Fort Lauderdale в Plattsburgh (США). На борту находился 151 человек. В процессе снижения для посадки в Платтсбурге экипаж прекратил заход из-за индикации невыпущенного положения шасси. После нескольких проходов на малой высоте для визуальной оценки положения шасси с земли экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение следовать на запасной аэродром Burlington. В процессе захода на посадку в Бёрлингтоне экипаж сообщил об открытом положении всех створок шасси и

отсутствии достоверной информации о том, выпущены опоры шасси или нет. Экипаж предупредил о необходимости в случае благополучной посадки установки шпильки носовой опоры для продолжения руления. Через 50 минут после прекращения первого захода в Платтсбурге воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 со всеми выпущенными опорами шасси и минимальным запасом топлива на борту.

Разгерметизация

8 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAD, выполнял рейс из Усинска во Внуково/Москва. На борту находились 74 пассажира и 9 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Усинска экипаж доложил о разгерметизации пассажирского салона и решении возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Усинске.

Растрескивание лобового стекла

8 марта экипаж самолета Learjet 45 оператора Aerodienst (Германия), 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-CLMS, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Giebelstadt (Германия). В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 080 экипаж сообщил о растрескивании внешнего слоя лобового стекла второго пилота и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Неисправность управления двигателями

8 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomson Airways, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-OBYF, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в Phuket (Таиланд). Следуя по маршруту в зоне ответственности Московского районного диспетчерского центра, экипаж сообщил о затруднении управления двигателями и принял решение возвратиться на аэродром вылета Хельсинки.

Утечка из гидросистемы

8 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2001 года выпуска, регистрационные знаки EC-HTD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Bilbao (Испания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой в Амстердаме при пересечении эшелона полета 200 появилась индикация низкого уровня рабочей жидкости в зеленой гидросистеме с последующей индикацией низкого давления в ней, а при пересечении эшелона полета 260 - индикацией компьютера №2 руля высоты и элеронов [ELAC2]. Экипаж прекратил набор высоты на эшелоне 270 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Шасси было выпущено резервным способом, что привело к потере управления разворотом носовой опоры и открытию створок отсеков шасси. Через 35 минут после прекращения набора на эшелоне 270 экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 27 в Амстердаме. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Бильбао с задержкой 4,5 часа.

8 марта экипаж самолета British Aerospace Jetstream 3102 авиакомпании Linksair, 1987 года выпуска, регистрационные знаки G-CCPW, по соглашению с Manx2 выполнял рейс из Leeds в Isle of Man (Великобритания). При посадке на ВПП 26 воздушное судно отклонилось от оси ВПП и полностью вышло за ее пределы. При этом произошел подлом правой основной опоры шасси. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения.



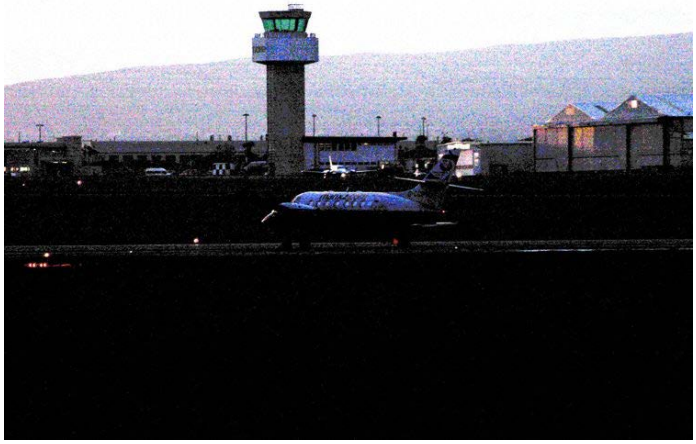














G-CCPW после выкатывания (все фото: Richard Wild через Twitter)

Сводка METAP по аэродрому острова Мэн:

```
EGNS 08I950Z 2I0I4KT 9999 FEW0I4 SCT038 09/07 QI028 NOSIG
EGNS 08I920Z 200I2KT I80V240 9999 FEW0I5 09/07 QI028 NOSIG
EGNS 08I850Z 2I0I3KT 9999 FEW0I6 BKN040 09/07 QI028 NOSIG
EGNS 08I820Z 2I0I4KT 9999 FEW0I5 SCT036 09/07 QI028 NOSIG
EGNS 08I750Z 2I0I4KT I70V230 9999 FEW0I5 SCT036 09/07 QI028 NOSIG
EGNS 08I720Z 2I0I5KT 9999 FEW0I5 BKN037 09/07 QI028 NOSIG
```



Прерванный взлет

8 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Уфы в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега экипаж прекратил взлет из Уфы из-за срабатывания индикации засорения топливного фильтра. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон. Рейс был отменен. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения 3 лопаток первой ступени компрессора правого двигателя.

Негерметизация гермокабины

8 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FHIQ, выполнял рейс из Edmonton в Vancouver (Канада). На борту находились 99 человек. В процессе набора высоты после взлета при пересечении высоты 15000 футов экипаж заметил нештатный рост высоты в гермокабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Эдмонтоне. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет был выпущен в рейс в соответствии с требованиями MEL с неработающей системой кондиционирования №1. В процессе

набора высоты экипаж заметил отклонения в работе системы кондиционирования №2 и приступил к немедленному снижению с нормальной вертикальной скоростью для возврата на аэродром вылета. После посадки инженерно-техническим составом был обнаружен неисправный правый (№2) вентиляционный воздушный клапан, приведший к перегреву и выключению системы. Клапан высокого давления наддува №1, датчик температуры на входе агрегата охлаждения воздуха №2 и вентиляционный воздушный клапан №2 были заменены. После успешного тест-контроля системы воздушное судно было допущено к эксплуатации.

Отказ генератора

8 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N197AN, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 370 над Атлантикой на удалении 2 часов полета от береговой линии, произошло отключение правого генератора (двигателя RB211). Экипаж выполнил необходимые проверки согласно QRH, запустил ВСУ и снова произвел подключение генератора к бортовой сети, после чего произошли множественные отказы электроники. Экипаж принял решение развернуться и возвратиться для вынужденной посадки в London/Heathrow (Великобритания). Воздушное судно благополучно приземлилось через 6 часов 40 минут после вылета. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Потеря давления в гермокабине

9 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Hong Kong Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-LNE, выполнял рейс из Hong Kong в Beijing (Китай). Когда воздушное судно следовало в районе Changsa примерно в 350 м.м. севернее Гонконга, произошла потеря давления в гермокабине. Экипаж выполнил аварийное снижение, в процессе которого автоматически выпали кислородные маски пассажиров. Воздушное судно благополучно приземлилось в Чанше, куда был направлен техперсонал авиакомпании.

Отказ компьютера

9 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N479AA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 148 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 правой экипаж доложил о неисправности приборов с правой стороны из-за отказа компьютера №2 полетных данных. Приборы правой стороны восстановили работоспособность после подключения их к левому компьютеру полетных данных. Экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 центральную в Далласе через 18 минут после взлета. Рейс был отменен.

Негерметизация гермокабины

9 марта экипаж самолета Airbus A300-B4 авиакомпании Mahan Air, 1978 года выпуска, регистрационные знаки EP-MHF, выполнял рейс из Zahedan в Tehran/Mehrabad (Иран). В процессе набора высоты после задержанного на 2 часа взлета не произошло герметизации гермокабины, и экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Захедане. После наземной проверки самолет вылетел повторно и прибыл в Тегеран с задержкой 4,5 часа.

Растрескивание лобового стекла

9 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72 авиакомпании Air Tahiti выполнял рейс из Huahine в Papeete (Таити). Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло растрескивание лобового стекла из-за неисправности системы обогрева. Экипаж произвел снижение до 10 000 футов и продолжил полет до аэродрома назначения на этой высоте. Воздушное судно благополучно приземлилось в Папити.

Поражение разрядом атмосферного электричества

9 марта экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Atlantic Southeast Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N16149, по соглашению с United выполнял рейс из Houston в Mobile (США). На борту находились 47 человек. В 17.00 (23.00 UTC) в процессе набора высоты после взлета на удалении 20 м.м. от международного аэропорта Хьюстона при пересечении высоты 10 000 футов произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж прекратил набор на высоте 15500 футов и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета самолет благополучно приземлился в Хьюстоне. Рейс был отменен. Федеральное управление авиации США подтвердило факт поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества. В это же время в данном районе произошли еще три случая попадания молнии в самолеты (см. ниже).

Сводка METAP по международному аэродрому Хьюстон:

KIAH 092342Z 0I0I6KT 6SM -RA BR BKN008 BKN034 OVC050 I0/08 A3025 RMK A02 PK WND05030/2304 WSHFT 2245 TSE42 OCNL LTGIC DSNT E TS MOV E CB DSNT E MOV E P0006
KIAH 092323Z 360IIKT 4SM -TSRA BR BKN008CB BKN035 OVC050 I0/08 A3028 RMK A02 PKWND 05030/2304 WSHFT 2245 PRESRR OCNL LTGIC VC E-S TS VC E-S MOV E P0006
KIAH 092302Z 05024G28KT ISM +TSRA BR FEW006 SCT0I4CB OVC037 I0/08 A30I8 RMK A02PK WND 05028/2302 WSHFT 2245 PRESFR FRQ LTGICCC OHD TS OHD MOV E P0002
KIAH 092253Z 0502IG26KT ISM +TSRA BR SCT006 BKN0I4CB OVC03I I0/08 A3024 RMK A02 PK WND 04026/2253 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 SLP24I FRQ LTGICCC OHD TS OHD MOV E P006I T0I000083
KIAH 092227Z 33009KT 2SM +TSRA BR BKN006CB OVC0I5 I0/08 A3030 RMK A02 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 FRQ LTGICCC E-S-NW TS E-S-NW MOV E P0033
KIAH 092245Z 0I0I0KT I I/2SM +TSRA BR SCT006 BKN0I4CB OVC03I I0/08 A303I RMK A02 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 FRQ LTGICCC E-S-W TS E-S-W MOV E P0054

Поражение разрядом атмосферного электричества

9 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N921DL, выполнял рейс из Atlanta в Houston/Hobby (США). В процессе снижения для захода на посадку на удалении 80 м.м. восточнее хьюстонского аэропорта имени Уильяма П. Хобби произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и в 18.12 (00.12 UTC) произвел благополучную посадку на ВПП 04 в Хьюстоне. После прибытия воздушное судно оставалось на земле более суток.

Сводка METAP по аэродрому Хьюстон (KHOU):

```
KHOU I000457 030I5KT 2 I/2SM -TSRA BR BKN009 BKN0I3 OVC035 II/09 A3027 RMK A02
SFC VIS 4 TSEI0B45 OCNL LTGIC S TS S MOV E P0029
KHOU I000367 030I2KT 2 I/2SM RA BR BKN009 BKN0I4 OVC034 II/09 A3027 RMK A02
SFCVIS 4 TSEI0 TS MOVD E P0028
KHOU I000I27 0I0I6KT I I/2SM +RA BR BKN0I0 OVC0I6 II/09 A3027 RMK A02 SFC
VIS 2I/2 TSEI0 TS MOVD E P00I6
KHOU 092353Z 0I0I5KT I I/2SM +TSRA BR SCT0I0 BKN0I4 OVC055 II/09 A3025 RMK
A02 WSHFT 23I9 SFC VIS 3 SLP249 OCNL LTIC E-S TS E-S MOV E P00I5 60069
T0I060094 I0II7 20I06 530I4
KHOU 092305Z 040I6G23KT 5SM TSRA BR FEW008 BKN04I OVC065 II/09 A302I RMK
A02 PRESFR OCNL LTIC E-S TS E-S MOV E P0003
KHOU 092253Z 030I6G23KT ISM +TSRA BR FEW006 SCT027 OVC039 II/09 A3023 RMK A02
WSHFT 2I5I SFC VIS I 3/4 TSB23RAB00 SLP242 OCNL LTGIC ALQDS TS ALQDS MOV E
P0036 T0I060089
KHOU 092238Z 360I3KT ISM +TSRA BR SCT008 BKN0I3 OVC032 II/09 A3027 RMK A02
WSHFT 2I5I SFC VIS I 3/4 TSB23RAB00 OCNL LTGIC OHD TS OHD MOV E P002I
```

Поражение разрядом атмосферного электричества, отказ приборов

9 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N24706, выполнял рейс из Houston (США) в Bogota (Колумбия). На борту находились 125 человек. В 16.50 (22.50 UTC) в процессе набора высоты после взлета при пересечении высоты 10 000 футов примерно в 30 м.м. юго-восточнее международного аэропорта Хьюстон произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж прекратил набор на высоте 15500 футов и объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе всех приборов из-за удара молнии в носовую часть самолета. Экипаж запросил векторение для ожидания с целью выработки топлива перед возвратом на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Хьюстоне через 45 минут после взлета. Сообщается, что после удара молнии кабина наполнилась дымом. Рейс выполнил резервный Boeing 737-700, прибыв в Боготу с задержкой 4,5 часа.

Сводка METAP по международному аэродрому Хьюстон:

```
KIAH 092323Z 360IIKT 4SM -TSRA BR BKN008CB BKN035 OVC050 I0/08 A3028 RMK A02
PKWND 05030/2304 WSHFT 2245 PRESRR OCNL LTGIC VC E-S TS VC E-S MOV E P0006
KIAH 092302Z 05024G28KT ISM +TSRA BR FEW006 SCT0I4CB OVC037 I0/08 A30I8 RMK
A02PK WND 05028/2302 WSHFT 2245 PRESFR FRQ LTGICCC OHD TS OHD MOV E P0002
```

KIAH 092253Z 0502IG26KT ISM +TSRA BR SCT006 BKN0I4CB OVC03I I0/08 A3024 RMK AO2 PK WND 04026/2253 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 SLP24I FRQ LTGICCC OHD TS OHD MOV E P006I T0I000083
KIAH 092227Z 33009KT 2SM +TSRA BR BKN006CB OVC0I5 I0/08 A3030 RMK AO2 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 FRQ LTGICCC E-S-NW TS E-S-NW MOV E P0033
KIAH 092245Z OIOIOKT I I/2SM +TSRA BR SCT006 BKN0I4CB OVC03I I0/08 A303I RMK AO2 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 FRQ LTGICCC E-S-W TS E-S-W MOV E P0054
KIAH 0922I7Z 350I2KT 3SM +TSRA BR OVC008CB II/08 A3026 RMK AO2 WSHFT 2I54 TSBI7RAB05 OCNL LTGICCC VC SE SW-NW TS VC SE SW-NW MOV E P00I8

Поражение разрядом атмосферного электричества

9 марта экипаж самолета Boeing 717-200 авиакомпании AirTran выполнял рейс из Atlanta в Houston/Hobby (США). В процессе снижения для захода на посадку в хьюстонский аэропорт имени Уильяма П. Хобби произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества юго-восточнее аэродрома. Экипаж продолжил заход и в 17.55 (23.55 UTC) произвел благополучную посадку в Хьюстоне. Примерно в это же время в данном районе произошли еще три случая поражения воздушных судов молнией (см. выше).

Сводка METAP по аэродрому Хьюстон (KHOU):

KHOU I00036Z 030I2KT 2 I/2SM RA BR BKN009 BKN0I4 OVC034 II/09 A3027 RMK AO2 SFCVIS 4 TSEIO TS MOVD E P0028
KHOU I000I2Z OIOI6KT I I/2SM +RA BR BKN0IO OVC0I6 II/09 A3027 RMK AO2 SFC VIS 2I/2 TSEIO TS MOVD E P00I6
KHOU 092353Z 0I0I5KT I I/2SM +TSRA BR SCT0I0 BKN0I4 OVC055 II/09 A3025 RMK AO2 WSHFT 23I9 SFC VIS 3 SLP249 OCNL LTIC E-S TS E-S MOV E P00I5 60069 T0I060094 I0II7 20I06 530I4
KHOU 092305Z 040I6G23KT 5SM TSRA BR FEW008 BKN04I OVC065 II/09 A302I RMK AO2 PRESFR OCNL LTIC E-S TS E-S MOV E P0003
KHOU 092253Z 030I6G23KT ISM +TSRA BR FEW006 SCT027 OVC039 II/09 A3023 RMK AO2 WSHFT 2I5I SFC VIS I 3/4 TSB23RAB00 SLP242 OCNL LTGIC ALQDS TS ALQDS MOV E P0036 T0I060089
KHOU 092238Z 360I3KT ISM +TSRA BR SCT008 BKN0I3 OVC032 II/09 A3027 RMK AO2 WSHFT 2I5I SFC VIS I 3/4 TSB23RAB00 OCNL LTGIC OHD TS OHD MOV E P002I

Попадание птицы в двигатель

9 марта экипаж самолета авиакомпании Southwest Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N291WN, выполнял рейс из Orlando в Phoenix (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 правой на частоте Подхода экипаж сообщил о столкновении с птицей и прекратил набор на высоте 4000 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Следуя по схеме захода с курсом обратным посадочному, экипаж сообщил об отсутствии нештатной индикации. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 левую аэропорта Орландо. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Феникс с задержкой 1 час 40 минут. Как сообщило Федеральное управление гражданской авиации США, произошло попадание

птицы в правый двигатель (CFM56), при котором силовая установка получила повреждения.

Выключение двигателя

9 марта экипаж самолета Saab 340 авиакомпании REX Regional Express, 1996 года выпуска, регистрационные знаки VH-ZRY, выполнял рейс из Merimbula в Moruya (Австралия). В процессе захода за 10 минут до расчетного времени посадки в Моруе сработала сигнализация пожара левой силовой установки (СТ7). Экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Моруе. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов пожара в двигателе.

Вибрация двигателя

9 марта экипаж самолета Як-42 авиакомпании «Грозный Авиа», 1987 года выпуска, регистрационные знаки RA-42353, выполнял рейс из Грозного во Внуково/Москва. На борту находились 55 пассажиров и 6 членов экипажа. На исполнительном старте в аэропорту Грозный при выводе двигателей на взлетный режим сработала сигнализация повышенной вибрации правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и самостоятельно зарулил на стоянку. При осмотре правого двигателя были обнаружены повреждения лопаток вентилятора и датчика противообледенительной системы.

Утечка масла

10 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHJ, выполнял рейс из Казани в Munich (Германия). После занятия крейсерского эшелона полета 300 появилась индикация утечки масла левой силовой установки. Экипаж уменьшил режим работы двигателя и, снизившись до эшелона 290, возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после срабатывания сигнализации, выработав топливо, экипаж произвел благополучную посадку в Казани.

Выключение двигателя

10 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ авиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73012, по соглашению с авиакомпанией «Башкортостан» выполнял рейс из Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания) в Домодедово/Москва. На борту находились 217 пассажиров и 8 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 320 в 10 м.м. восточнее Paris (Франция), экипаж был вынужден выключить двигатель. Выполнив снижение, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Hahn (Германия). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 21 в Ханне спустя 40 минут. Рейс был продолжен 11 марта и прибыл в Домодедово с задержкой 38,5 часов.

Проблемы с наддувом гермокабины

10 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Thomson, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-OOPH, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Fuerteventura (Испания). В процессе набора высоты после взлета из Манчестера экипаж прекратил набор на эшелоне полета 190, сообщив о проблемах с давлением в гермокабине и решении возвратиться на аэродром вылета. Для выработки топлива воздушное судно заняло зону ожидания на эшелоне полета 060 и через 2 часа 20 минут после взлета благополучно приземлилось на ВПП 23 правую в аэропорту вылета Манчестер. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Фуэртевентуру с задержкой 5 часов. По состоянию на 18.00 UTC 11 марта воздушное судно все еще находилось в Манчестере (спустя 24,5 часа после вынужденной посадки).

Выкатывание за пределы ВПП

10 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Tunis Air, 1991 года выпуска, регистрационные знаки TS-IMD, выполнял рейс из Monastir в Djerba (Тунис). На борту находились 67 пассажиров и 8 членов экипажа. В 00.18 (23.18 UTC 9 марта) после захода по ИЛС в условиях сильного бокового ветра и посадки на ВПП 09 воздушное судно отклонилось от осевой линии ВПП влево и вышло за пределы искусственного покрытия, полностью остановившись в нескольких метрах от ВПП. Никто не пострадал. Воздушное судно получило повреждения, о степени которых не сообщается. После инцидента аэродром был закрыт предварительно до 20.00 (19.00 UTC). По словам представителя авиакомпании, из-за сильного порывистого ветра экипаж произвел посадку с небольшим перелетом. Все находившиеся на борту не пострадали и были эвакуированы при помощи пожарных. Для эвакуации воздушного судна с ВПП и последующего ремонта в Джербу была направлена техническая бригада. Рейс первоначально вылетал из Paris/Orly (Франция) и следовал в Джербу с промежуточной посадкой в Монастире. Аэродром Джерба имеет ВПП 09/27 длиной 3100 м. ВПП 09 имеет огни подхода и оборудована для захода по ИЛС. ВПП 27 не имеет огней приближения и обеспечивает неточные заходы по ВОР и РНАВ.

Выпущенный после инцидента НОТАМ:

```
A026I/I2 - AD CLSD DUE TO RWY BLOCK UP. IO MAR 02:04 20I2 UNTIL IO MAR I9:00
20I2 ESTIMATED. CREATED: IO MAR 02:09 20I2
```

Сводка METAP по аэродрому Джерба:

```
DTTJ IOOO30Z 35037G49KT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI003 NOSIG
DTTJ IOOOOOZ 35033G45KT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI003 NOSIG
DTTJ 092330Z 35033G43KT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI004 NOSIG
DTTJ 092230Z 3603IG4IKT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI005 NOSIG
DTTJ 092200Z 3603IG43KT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI005 NOSIG
DTTJ 092I30Z 0I035G47KT 5000 -RA SCTOI6 BKN023 I2/II QI005 NOSIG
```

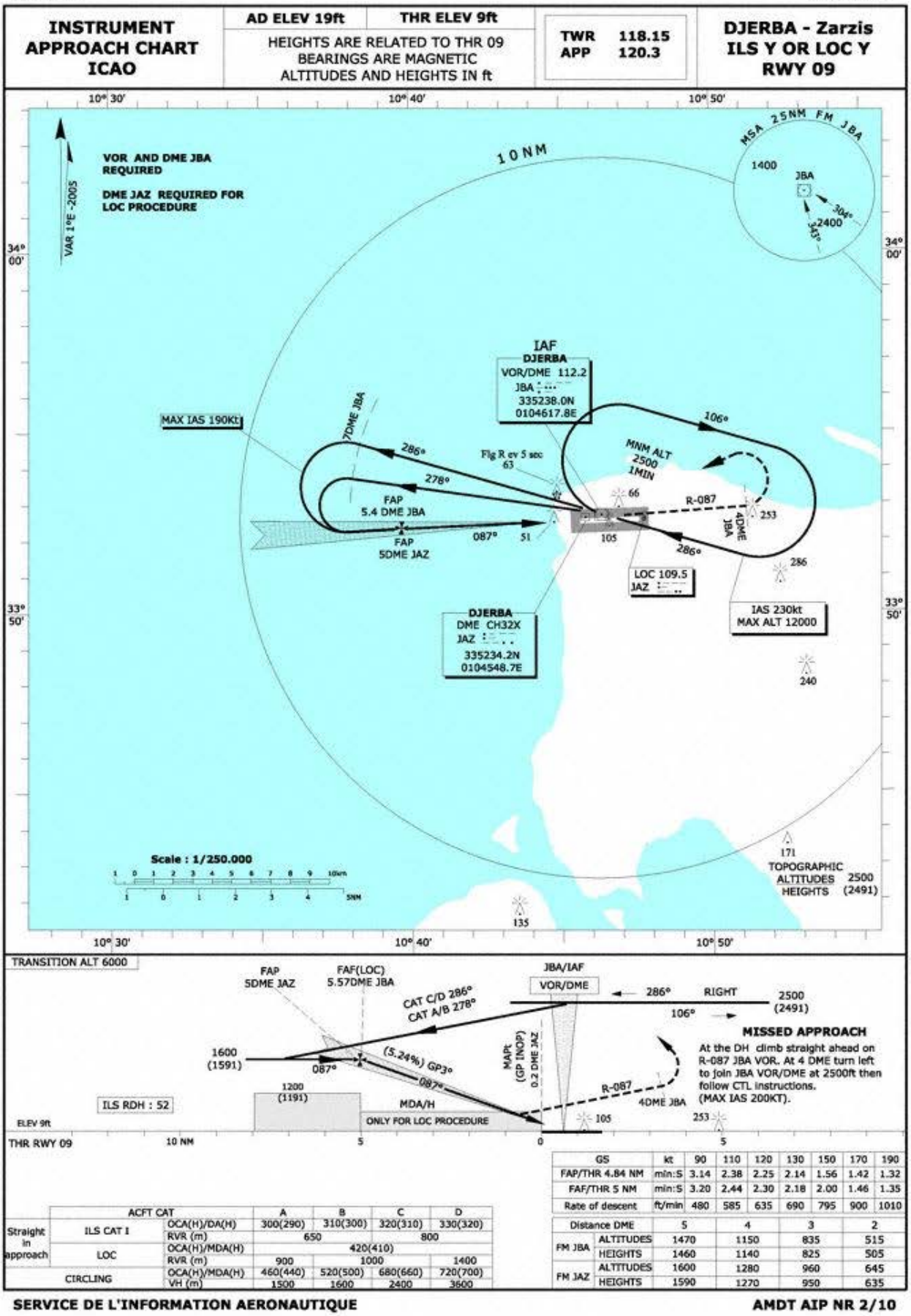
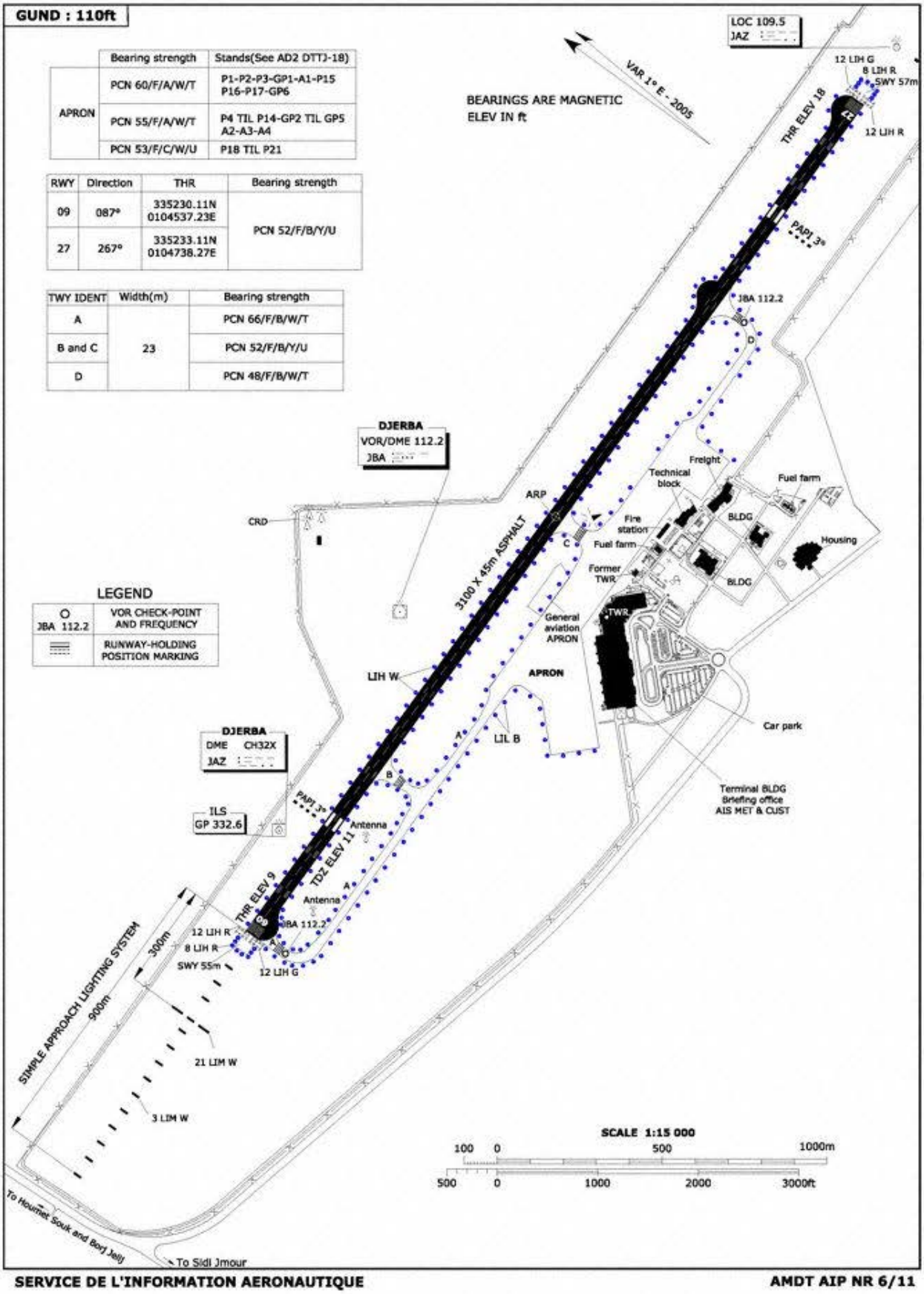


Схема захода по ИЛС на ВПП 09 (AIP Tunisia)

AERODROME CHART - ICAO ARP : 335232N 0104638E AD ELEV 19 TWR 118.15 **DJERBA-Zarzis**



	Bearing strength	Stands(See AD2 DTTJ-18)
APRON	PCN 60/F/A/W/T	P1-P2-P3-GP1-A1-P15 P16-P17-GP6
	PCN 55/F/A/W/T	P4 TIL P14-GP2 TIL GP5 A2-A3-A4
	PCN 53/F/C/W/U	P18 TIL P21

RWY	Direction	THR	Bearing strength
09	087°	335230.11N 0104537.23E	PCN 52/F/B/Y/U
27	267°	335233.11N 0104738.27E	

TWY IDENT	Width(m)	Bearing strength
A	23	PCN 66/F/B/W/T
B and C		PCN 52/F/B/Y/U
D		PCN 48/F/B/W/T

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE **AMDT AIP NR 6/11**

Схема аэродрома (AIP Tunisia)



Карта: Google maps

Выключение двигателя

10 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании RAK Airways, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A6-RKB, выполнял рейс из Ras Al Khaimah (ОАЭ) в Kozhikode (Индия). На борту находился 141 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 200 м.м. юго-восточнее Рас-Эль-Хаймы, экипаж был вынужден выключить двигатель (CFM56) и снизиться до эшелона 200 для возврата на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рас-Эль-Хаймы через 1 час 25 минут после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Кожикоде с задержкой 10 часов.

Освещение лазером

10 марта экипаж самолета Bombardier BD-100-1A10 Challenger 300 авиакомпании Arkasair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки TC-ARB, выполнял рейс из Внуково/Москва в Tel Aviv (Израиль). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 080 экипаж сообщил об освещении лазером зеленого цвета. По докладу экипажа, источник излучения находился в 10 м.м. юго-западнее аэропорта Внуково, слева по полету, предположительно, на высоком здании на городской улице.

Неисправность противообледенительной системы

11 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Air France, 1998 года выпуска, регистрационные знаки F-GLZO, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Bogota (Колумбия). На борту находились 224 человека. Следуя по маршруту в районе Guadeloupe, экипаж принял решение произвести вынужден посадку в Pointe A Pitre (Гваделупа) из-за отказа клапана, обеспечивающего работу противо-обледенительных систем. Воздушное судно благополучно приземлился в Пуант-а-Питре. После устранения неисправности самолет был допущен к полету и прибыл в Боготу с задержкой 3 часа 40 минут.

Утечка из гидросистемы

11 марта экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N644AE, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Montreal (Канада). В процессе снижения для захода на посадку при пересечении эшелона полета 260 в 80 м.м. юго-западнее Монреаля экипаж объявил аварийную ситуацию на борту, сообщив о проблеме с гидросистемой. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Монреале спустя 25 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в полете появилась индикация низкого уровня жидкости в гидросистеме №1, отвечающей, в том числе, за управление разворотом носовой опоры шасси и управление створками реверсивных устройств, а также индикация насоса №1. После посадки инженерно-техническим составом была обнаружена утечка в насосе, который был заменен.

Вибрация двигателя

11 марта экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNB, выполнял рейс из Екатеринбурга в Сургут. На борту находились 40 пассажиров и 3 члена экипажа. На удалении 70 км от аэропорта Кольцово в процессе набора высоты после взлета экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за вибрации левой силовой установки. Двигатель экипажем не выключался. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в Екатеринбурге через 30 минут после доклада. Самолет самостоятельно зарулил на стоянку.

Индикация невыпуска шасси

11 марта экипаж самолета Raytheon Hawker 850XP оператора Aurela, 2006 года выпуска, регистрационные знаки LY-DSK, выполнял рейс в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на ВПП 28 левую в аэропорту Пулково на удалении 6 км от входного торца ВПП от экипажа поступил доклад об отсутствии индикации выпущенного положения передней опоры шасси. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После выполнения проверок согласно QRH экипаж сообщил о выпуске шасси и произвел благополучную посадку через 12 минут после прекращения захода.

Выключение двигателя

11 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQK, выполнял рейс из Toronto/City (Канада) в Newark (США). На борту находились 70 человек. В процессе набора высоты после взлета из Торонто при пересечении высоты 15000 футов начались колебания показаний давления масла двигателя №2 (PW150A). Когда воздушное судно следовало на крейсерском эшелоне полета 230 в 80 м.м. юго-восточнее Торонто, давление масла в двигателе упало до нуля, после чего экипаж выключил силовую установку, приняв решение произвести вынужденную посадку в международном аэропорту Toronto/Lester Pearson. Бортпроводник и пассажиры были предупреждены, что после посадки самолет будет остановлен на ВПП. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 в аэропорту имени Лестера Пирсона, где в готовности находились аварийные службы. Из-за проблем с управлением разворотом носовой опоры шасси экипаж запросил буксировку с ВПП на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен датчик давления масла и проведен успешный тест. Воздушное судно выполнило перелет в аэропорт Сити Торонто, где в течение двух дней проходило проверки перед возвращением к эксплуатации. При выполнении регулярного рейса спустя 2 дня снова возникли ошибочные показания давления масла. После посадки инженерно-техническим составом была полностью заменена проводка системы индикации давления масла, включая фюзеляжную. Тестовый полет не выявил неисправностей, и самолет был допущен к полетам.

Выход за пределы РД

12 марта экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», 1971 года выпуска, регистрационные знаки RA-Ч7800, выполнял рейс из Усть-Кута в Иркутск. На борту находились 43 пассажира и 4 члена экипажа. После благополучной посадки в Иркутске в процессе руления по РД 4 воздушное судно отклонилось от оси маршрута руления вправо и вышло за пределы искусственного покрытия правой основной опорой шасси на 7 м, носовой опорой – на 10 м. Никто не пострадал. Воздушное судно повреждений не получило.

Проблемы с шасси

12 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки LN-RKI, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Copenhagen (Дания). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 36 правой в Мадриде экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 6000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в на ВПП 33 правую в Мадриде через 20 минут после взлета. По словам пассажиров, экипаж сделал объявление о проблемах с носовой опорой шасси. После посадки воздушное судно встречали аварийные службы. 13 марта в Мадрид был направлен резервный McDonnell Douglas MD-82, регистрационные знаки SE-DIN, который также был вынужден возвратиться на аэродром вылета после взлета

(см. информацию ниже). После повторного вылета MD-82 прибыл в Копенгаген с задержкой 33,5 часа. На 15.30 UTC 14 марта A-321 все еще находился в Мадриде.

Выкатывание за пределы ВПП

12 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Batavia, 1993 года выпуска, регистрационные знаки PK-YVE, выполнял рейс из Denpasar в Balikpapan (Индонезия), далее в Guangzhou (Китай). На борту находились 177 человек. В 11.31 (03.31 UTC) после посадки на ВПП 07 в аэропорту Баликпапан воздушное судно вышло за пределы выходного торца ВПП и полностью остановилось на искусственном покрытии концевой полосы безопасности. Из-за инцидента аэропорт Баликпапан был закрыт в течение 2 часов. После разворота самолета он был отбуксирован на перрон.





Сводка METAP отсутствует. В 11.00 местная метеостанция регистрировала северо-восточный ветер со скоростью 15 км/ч, видимость более 10 км, температуру 29 градусов по Цельсию, точку росы 26 градусов, влажность 74%, разорванную облачность и отсутствие осадков в течение дня. Аэропорт Баликпапан имеет ВПП 07/25 длиной 2500 м (располагаемая посадочная дистанция 2500 м). ВПП 25 оборудована для захода по ИЛС.

Выключение двигателя

12 марта экипаж самолета Ан-124-100 авиакомпании «Волга-Днепр», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-82044, выполнял рейс из Dubai/Al Maktoum (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета из Дубая при пересечении высоты 10 000 футов появилась индикация низкого давления масла силовой установки №2 (Д-18Т). Экипаж уменьшил обороты двигателя до малого газа. Спустя 90 секунд был замечен резкий рост температуры масла. Экипаж выключил двигатель, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в дубайском аэропорту Аль-Мактум через 1 час после взлета. По сообщению Росавиации, после уменьшения режима работы двигателя до малого газа произошел резкий рост температуры масла до 138 градусов по Цельсию с одновременной индикацией падения уровня масла, после чего экипаж выключил силовую установку.

Угроза взрыва



12 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190, 2007 года выпуска, авиакомпании Jetblue, регистрационные знаки N267JB, выполнял рейс из Boston в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 83 пассажира. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 360 в 15 м.м. севернее Buffalo, экипаж получил информацию о телефонном звонке, сообщавшем об угрозе взрыва воздушного судна. Через 16 минут экипаж благополучно произвел внеплановую посадку в Буффало. Все прибывающие самолеты были направлены в зону ожидания с информацией об ожидаемом закрытии аэропорта примерно на час из-за угрозы безопасности. Фактически аэропорт открылся вскоре после посадки, задержки прибытия составили около 20 минут. Самолет был досмотрен. Был проведен опрос пассажиров. По сообщению Федерального бюро расследований, женским голосом по телефону сообщили, что одна из пассажирок на борту воздушного судна может представлять угрозу. Вероятно, звонок был произведен после частной ссоры. Звонившая назвала номер пассажирского места и назвала имя молодой женщины, занимавшей это место. Информация была передана экипажу, который принял решение об экстренной посадке. Личность звонившей была установлена. Один из пассажиров рассказал, что сидевшая рядом с ним женщина плакала, а когда самолет приземлился в Буффало, она сказала, что полиция пришла за ней. Самолет встречало множество машин служб безопасности. Пассажирка была снята с рейса. После опроса она была отпущена. Все пассажиры, салон и багаж были досмотрены с помощью служебных собак. После этого рейс был продолжен и благополучно приземлился в Чикаго.



Электрический запах на борту, проблемы с электросистемой

12 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Arkefly, 2000 года выпуска, регистрационные знаки PH-OYJ, по соглашению с Jetairfly выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Santo Domingo (Доминиканская Республика). В процессе набора высоты после взлета из Брюсселя экипаж объявил состояние срочности на борту, сообщив об электрическом запахе, и запросик возврат на аэродром вылета. Прекратив набор на эшелоне полета 120, экипаж доложил о проблемах с электросистемой. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту вылета Брюссель. Самолет смог вылететь повторно после 7-часовой стоянки и прибыл в Санто-Доминго с задержкой 8 часов.

Прерванный взлет

12 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005года выпуска, регистрационные знаки VP-BHL, выполнял рейс из Краснодара в Домодедово/Москва. В процессе разбега в аэропорту Краснодар экипаж прекратил взлет из-за отказа двигателя (CFM56). Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Самолет вылетел рейсом в Домодедово после 16-часовой стоянки.

Дым в салоне

12 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N955DL, выполнял рейс из Baltimore в Atlanta (США). На борту находились 149 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 15 правой в Балтиморе при пересечении высоты 5000 футов экипаж доложил о дыме в салоне и принял решение возвратиться на

аэродром вылета, запросив привести в готовность аварийные службы. Через 10 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 10 в Балтиморе. По сообщению представителя авиакомпании, в салоне был обнаружен запах дыма. Резервный MD-88 прибыл в Атланту с задержкой 5 часов.

Травмирование бортпроводника при болтанке

13 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2003 года выпуска, регистрационные знаки C-GWBT, выполнял рейс из Vancouver в Calgary (Канада). На борту находились 116 человек. В процессе снижения для захода на посадку в Калгари при пересечении эшелона полета 260 воздушное судно вошло в зону турбулентности, вызвавшую затруднения у экипажа в сохранении вертикального управления самолетом. При болтанке незначительные травмы получил бортпроводник. Экипаж принял решение снова набрать эшелон полета 250 для выхода из зоны турбулентности и произвести заход на посадку с востока вместо запада. 30 минут спустя воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при болтанке бортпроводник получил травмы легкой степени, несмотря на то, что находился на служебном месте и был пристегнут. Бортпроводник смог продолжить исполнение своих обязанностей.

Сводка METAP по аэродрому Калгари:

```
CYYC I32220Z 2702IG37KT I I/2SM -SN FEW009 SCTOI8 OVC027 OI/ RMK SC2CU2SC3
CYYC I32200Z 22026G3IKT 30SM FEWOI8 FEW050 BKNI90 BKN2IO 07/MO6 A29IO RMK
SC2CUIAC2CII SH SW-N / PRESRR SLP877
CYYC I32I00Z 20022G3IKT 30SM FEW046 BKNI80 BKN230 07/M05 A2904 RMK
CUIAC6CII SH S-NW SLP858
CYYC I32000Z I9OI9KT 30SM FEWO35 BKNI50 BKN240 06/OI A2905 RMK CUIAC6CII SH S-
NW SLP853
CYYC I3I900Z 2IO3IG39KT 30SM FEWO35 BKNIIO BKN240 08/MOI A2903 RMK CUIAC6CII SH
S-NW / PRESRR SLP848
```

Помпаж компрессора

13 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N938DL, выполнял рейс из New York/JFK в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 280, сообщив о проблемах с компрессором (JT8D), а затем принял решение произвести вынужденную посадку в Baltimore (США). Через 30 минут самолет благополучно приземлился на ВПП 33 левую в Балтиморе. После окончания пробега самолет был остановлен на ВПП с выключением левого двигателя. Экипаж сообщил о помпаже компрессора и попросил аварийную команду произвести внешний осмотр двигателя из-за предположения возможных повреждений в передней части силовой установки. Резервный MD-88 прибыл в Майами с задержкой 6 часов 15 минут. О степени повреждения двигателя не сообщается.

Индикация температуры двигателя

13 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки SE-DIN, выполнял рейс из Madrid (Испания) в Copenhagen (Дания). В процессе набора высоты после взлета из Мадрида экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за срабатывания индикации высокой температуры двигателя (JT8D). Воздушное судно благополучно приземлилось в Мадриде. Самолет был допущен к рейсу в 02.00 14 марта и прибыл в Копенгаген с задержкой 33,5 часа. Данный борт был направлен в Мадрид в качестве резервного для выполнения рейса, который был вынужден возвратиться в Мадрид вскоре после вылета (см. информацию выше).

Столкновение с птицей

13 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N631DL, выполнял рейс из Minneapolis в San Francisco (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 30 левой в Миннеаполисе экипаж доложил о столкновении на взлете с парой гусей. После попадания птиц в лобовое стекло по самолету начал распространяться неприятный запах. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в Миннеаполисе на ВПП 30 левую через 12 минут после взлета. По сообщению Федерального управления авиации США, ветровое стекло получило незначительные повреждения. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Сан-Франциско с задержкой 4,5 часа.

Выключение двигателя

13 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N597AA, выполнял рейс из Portland в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 132 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 левой в Портленде экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о помпаже компрессора (двигателя JT8D) и необходимости возврата на аэродром вылета. Войдя в правый круг полетов на участке между вторым и третьим разворотами, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 28 левую через 13 минут после взлета. Рейс был отменен.

Неуправляемый пассажир

13 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomson, 1992 года выпуска, регистрационные знаки G-DBLA, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Cancun (Мексика). Когда воздушное судно следовало над Атлантикой, к сильно пьяному и ведущему себя все более вызывающе (беспорядочные перемещения по салону, употребление напитков других пассажиров) пассажиру пришлось применить силу совместными усилиями пассажиров и бригады бортпроводников. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Halifax (Канада). После благополучной посадки пассажир был взят под стражу полицией. Из-за

окончания рабочего времени экипажа пассажиры были размещены в гостиницах. Рейс продолжился на следующий день.

Прерванный взлет

13 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGP, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Нижний Новгород. В процессе разбега экипаж на скорости 120 узлов прекратил взлет из аэропорта Пулково из-за срабатывания индикации неуборки спойлеров [CONFIG SPLRS]. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на стоянку.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

14 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Delta Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N676NW, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 200 м.м. северо-западнее Shannon (Ирландия), экипаж доложил о необходимости срочной посадки для оказания медицинской помощи пассажиру. Экипаж принял решение произвести посадку в Шенноне и сообщил о приступе болезни у 60-летнего пассажира. Состояние больного удалось стабилизировать благодаря лекарствам, предложенным находившимся на борту врачом. После повторного приступа доктор рекомендовал доставить больного в больницу как можно скорее. Спустя 45 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 в аэропорту Шеннон. Больной пассажир был доставлен в госпиталь. Рейс прибыл в Нью-Йорк с задержкой 2 часа 45 минут.

Угроза взрыва

14 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BML, выполнял рейс из Хабаровска в Иркутск. Воздушное судно возвратилось на перрон с исполнительного старта после получения информации диспетчера производственной службы о наличии взрывного устройства в багажном отсеке. При осмотре воздушного судна взрывчатых веществ не обнаружено.

Неуборка шасси

14 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXQ выполнял рейс из Внуково/Москва в Ставрополь. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 070 экипаж доложил о неуборке всех опор шасси Через 8 минут, выполнив предписанные QRH проверки, экипаж сообщил о благополучном решении проблемы и принял решение следовать на аэродром назначения. Спустя 1 час 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ставрополя.

Отказ противопожарной сигнализации

14 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Stockholm (Швеция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 примерно в 150 км западнее Москвы, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за индикации отказа системы противопожарной сигнализации левой силовой установки (SaM146). Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве. Рейс был отменен. В Росавиации сообщили, что индикация отказа системы противопожарной сигнализации левого двигателя возникла при пересечении эшелона полета 130.

Проблема с двигателем



15 марта экипаж самолета Convair CV-340 авиакомпании Jet One Express, 1953 года выпуска, регистрационные знаки N153JR, выполнял грузовой рейс из San Juan (Пуэрто-Рико) в Saint Maarten (Нидерландские Антильские острова). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 10 в Сан-Хуане, при выходе на связь с диспетчером Подхода экипаж объявил аварийную ситуацию и запросил немедленный возврат, запросив, не наблюдается ли дым от воздушного судна. Диспетчер ответил о визуальном отсутствии дыма. Экипажу был разрешен заход на ВПП 28. В 07.45 (11.45 UTC) воздушное судно, не долетев до аэродрома, упало в лагуну La Torrecilla восточнее аэродрома. Оба пилота погибли. Разрушенный самолет, тела обоих пилотов (командир воздушного судна являлся владельцем компании) были обнаружены на дне озера на глубине около 10-15 метров. По состоянию на 18.30 UTC 16 марта работы по извлечению погибших из фюзеляжа еще не были закончены. По словам местных жителей, у снижающегося самолета, выполнявшего левый разворот, шел дым со стороны правого двигателя. Самолет перевозил 5,5-тонный груз хлеба и других товаров. Представитель аэропорта сообщил, что экипаж доложил о проблеме с двигателем. 16 марта представитель Федерального управления авиации США сообщил, что экипаж объявил аварийную ситуацию на борту из-за пожара двигателя. В процессе возврата на аэродром вылета самолет упал и затонул.

Сводка METAP по аэродрому Сан-Хуан:

```
TJSJ I5I256Z 090I3KT IOSM FEW034 SCT075 26/I7 A30I0 RMK A02 SLPI9I T026I0I72
TJSJ I5I2IOZ VRB04KT IOSM FEW030 SCT075 25/I8 A30I0 RMK A02 "ACFT MSHP"
TJSJ I5II56Z I2005KT IOSM FEW030 SCT075 24/I8 A3009 RMK A02 SLPI88 7000I
T02440I83 I0244 20222 520I9
TJSJ I5I056Z 00000KT IOSM FEW030 SCT060 22/I8 A3008 RMK A02 SLPI83
T02220I78
TJSJ I50956Z 00000KT IOSM FEW030 SCT070 23/I8 A3005 RMK A02 SLPI74 T02280I78
TJSJ I50856Z 00000KT IOSM SCT030 23/I8 A3003 RMK A02 SLPI69 T02280I78 55007
```



Карта: Google earth, графика: AVH

Вынужденная посадка

15 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Europa, 2002 года выпуска, регистрационные знаки EC-IDA, выполнял рейс из Tallinn (Эстония) в Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 350 в 120 м.м. северо-восточнее Santiago de Compostela (Испания), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут самолет благополучно приземлился в аэропорту Сантьяго-де-Компостела, где борт встречали аварийные службы. Как рассказали пассажиры, экипаж сделал объявление о возникшей технической проблеме и необходимости в этой связи совершить вынужденную посадку в Сантьяго. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Тенерифе с задержкой 5 часов. Борт EC-IDA смог вылететь из Сантьяго на следующий день после 17-часовой стоянки.

Неисправность гидросистемы

15 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N470UA, выполнял рейс из Boston в Denver (США). На борту находились 144 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 170 экипаж доложил: «У нас проблема» - и сообщил о возможном объявлении аварийной ситуации из-за отказа гидросистемы. Прекратив набор на эшелоне полета 190, экипаж занял зону ожидания для проведения проверок и консультаций с диспетчерской службой авиакомпании United. Позднее экипаж запросил снижение до высоты 15000 футов и ВПП 04 правую, сообщив, что из-за потери управления разворотом носовой опоры шасси самолету потребуется тягач для буксировки с ВПП. Органом ОВД экипажу была предложена ВПП 15 правая. Экипаж ответил согласием, сообщив, что сможет

освободить пересечение с ВПП 09, но освободить ВПП 15 правую даже по скоростной РД не удастся. Для скорейшей выработки топлива экипаж произвел снижение и выпустил шасси, запросив выход на предпосадочную прямую на удалении 20 м.м. Была объявлена аварийная ситуация. Экипаж произвел благополучный заход и посадку на ВПП 15 правую и после посадки остановил воздушное судно на полосе. Позднее самолет был отбуксирован на перрон. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Денвер с задержкой 4,5 часа.

Нарушение правил бортпроводником

15 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air China выполнял рейс из Hong Kong в Beijing (Китай). В процессе снижения для захода на посадку в Пекине пассажиры заметили, как одна из бортпроводниц заблокировала проход сервисной тележкой и, включив свой мобильный телефон, набирает смс-сообщения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения. По поводу случившегося представитель авиакомпании заявил, что поведение бортпроводника подвергло неприемлемому риску безопасность полета и безопасность пассажиров, в связи с чем она отстранена от полетов.

Выключение двигателя

15 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Cathay Pacific, 2010 года выпуска, регистрационные знаки B-KPP, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Toronto (Канада). На борту находились 275 человек. Следуя на эшелоне полета 310 в 100 м.м. северо-восточнее Taipei (Тайвань), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с левой силовой установкой (GE90). В процессе возврата экипаж был вынужден выключить двигатель, продолжив полет до Гонконга. Через 3,5 часа экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 07 левую в аэропорту вылета Гонконг. Резервный Boeing 777-300 прибыл в Торонто с задержкой 6,5 часов.

Отказ в системе пожаротушения

15 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Stockholm (Швеция). В процессе набора высоты через 10 минут после взлета на эшелоне полета 130 появилась индикация отказа системы обнаружения пожара левой силовой установки. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве.

Столкновение с птицей

15 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Hawaiian Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N582HA, выполнял рейс из Honolulu в Portland (США). На этапе выравнивания перед посадкой на ВПП 10 левую в Портленде примерно в 300 м после пролета входного торца ВПП произошло

столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Федеральное управление авиации США сообщило о получении повреждений воздушным судном. Самолет смог вылететь обратным рейсом через 12,5 часов после посадки.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

15 марта экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании Saudi Arabian Airlines выполнял рейс из Riyadh (Саудовская Аравия) в Jakarta (Индонезия). Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Colombo (Шри-Ланка), пассажирка 60 лет пожаловалась на боль в груди, после чего потеряла сознание. В то время, когда оказавшийся на борту врач оказывал больной первую помощь, экипаж производил заход на посадку в столичном аэропорту Шри-Ланки. Встречавшие самолет медицинские работники попытались вернуть больную к жизни, а затем направили пациентку и ее мужа в госпиталь. К сожалению, больная умерла по дороге. Рейс продолжился и прибыл в Джакарту с задержкой 3 часа.

Прекращение взлета по указанию органа ОВД

15 марта экипаж самолета Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1991 года выпуска, регистрационные знаки RA-96005, выполнял рейс из Goa (Индия) в Шереметьево/Москва. На борту находились 252 пассажира. В процессе разбега в Гоа экипаж прекратил взлет по команде диспетчера, ошибочно принявшего инверсионный след от самолета за дым. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП.

Неуборка шасси

16 марта экипаж самолета Learjet 60 оператора JetAir Flug GmbH, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-CJAF, выполнял рейс из Внуково/Москва в Munich (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Внукова на высоте 600 м экипаж доложил о неуборке шасси. После проведения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе выработки топлива через 22 минуты после доклада экипаж сообщил об устранении проблемы и решении продолжать полет до аэродрома назначения.

Дым из двигателя

16 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Wizzair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки HA-LPK, выполнял рейс из Riga (Латвия) в Eindhoven (Нидерланды). На борту находились 174 человека. В процессе пробега после посадки на ВПП 22 в аэропорту Эйндховен снаружи был замечен дым, исходящий от двигателя. С Вышки была объявлена тревога. Прибывшие аварийные службы осмотрели дымивший двигатель, однако не обнаружили источника огня. Дым образовывался от вытекающего масла при попадании на горячую секцию силовой

установки. К этому времени средства массовой информации Нидерландов успели сообщить о «катастрофе» в аэропорту Эйндховен.

Угроза взрыва

16 марта экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest, 2005 года выпуска, регистрационные знаки N726SK, выполнял рейс из Los Angeles в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа. Вскоре после взлета бортпроводник обнаружил в туалете написанное на зеркале сообщение, говорившее о наличии взрывного устройства на борту. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. После благополучной посадки в Далласе на ВПП 13 правую воздушное судно было направлено на отдаленную стоянку аэропорта, где была произведена высадка пассажиров. В ходе обыска самолета, багажа и пассажиров следов взрывчатых вещей обнаружено не было. Агентами ФБР был проведен опрос пассажиров и экипажа, занявший несколько часов. Резервный CRJ-700 выполнил обратный рейс, прибыв в Лос-Анджелес по расписанию.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

16 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GZCE, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Montreal (Канада). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 150 м.м. северо-западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку в Prestwick (Великобритания) из-за болезни пассажира. 81-летний мужчина, перенесший хирургическую офтальмологическую операцию во Франции пожаловался на сильную боль в прооперированном глазу. Экипаж произвел раннее снижение для быстрейшей выработки топлива и через 1 час 20 минут произвел благополучную посадку в Прествике. Больной был доставлен в госпиталь. Рейс прибыл в Монреаль с задержкой 3 часа 20 минут.

Незакрытие створки шасси

16 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89005, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Астрахань. На борту находились 65 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево экипаж услышал шум в районе передней опоры шасси. Прекратив набор на эшелоне полета 130, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Примерно через 40 минут после взлета был выполнен контрольный проход на малой высоте над ВПП 25 правой с убранным шасси. Визуально было обнаружено незакрытие малой створки передней опоры шасси. Выработав топливо в зоне ожидания, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета через 1 час 23 минуты после взлета. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение тяги управления правой створкой передней опоры шасси.



RA-89005 после уборки шасси



Поврежденный рычаг правой створки носовой опоры шасси (все фото: Сергей Кустов)



Траектория полета рейса АФЛ 709 (Flightradar24.com)

Прерванный взлет

16 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGP, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Нижний Новгород. В процессе разбега в аэропорту Пулково экипаж прекратил взлет на высокой скорости из-за срабатывания индикации конфигурации спойлеров. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП. В Росавиации сообщили, что взлет был прекращен на скорости около 120 узлов из-за появления индикации [CONFIG SPLRS].

Индикация дыма в кабине

17 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N699BR, по соглашению с United Airlines выполнял рейс из Denver в Tulsa (США). На борту находились 49 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Денвера экипаж объявил аварийную ситуацию на борту, сообщив о возможном пожаре в туалете. Прекратив набор на высоте 7000 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 левую в Денвере, освободило полосу и зарулило на перрон, где были высажены пассажиры.

Разрушение пневматика при посадке

17 марта экипаж самолета Airbus A300-600 авиакомпании Saha Airlines, регистрационные знаки EP-SIG, выполнял рейс из Tehran/Mehrabad в Kish (Иран). В 12.10 (08.40 UTC) при посадке в аэропорту Киш произошло разрушение пневматика правой основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП.

Сводка METAP по аэродрому Киш:

```
OIBK I7I000Z 2I008KT 4500 HZ SKC 26/I4 QIOIO
OIBK I709002 23006KT 4500 HZ SKC 26/I5 QIOII
OIBK I708002 22006KT 4000 HZ NSC 25/I8 QIOI2
OIBK I707002 25006KT 4000 HZ NSC 24/I9 QIOI2
OIBK I706002 26004KT 4000 BR SCT035 23/I9 QIOI2
```

Падение давления в гермокабине

17 марта экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Aeromexico Connect, 2001 года выпуска, регистрационные знаки XA-TAC, выполнял рейс из Veracruz в Monterrey (Мексика). На борту находились 48 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в районе Tampico, экипаж приступил к аварийному снижению и принял решение произвести вынужденную посадку из-за падения давления в гермокабине. Воздушное судно благополучно приземлилось в Тампико. По словам одного из пассажиров, через 40 минут после взлета (примерно на середине пути) самолет приступил к снижению. Затем раздался звук, похожий на звук выстрела, и выпали кислородные маски. Экипаж объявил об «аварийном снижении», увеличив вертикальную скорость. В процессе снижения началось повышение температуры в салоне. Никакого дыма или пара не наблюдалось. После посадки в Тампико к самолету прибыли аварийные службы. Была отмечена четкая работа летного и кабинного экипажа, в отличие от действий аварийной команды Тампико. Резервный самолет прибыл в Монтеррей через 5 часов 45 минут.

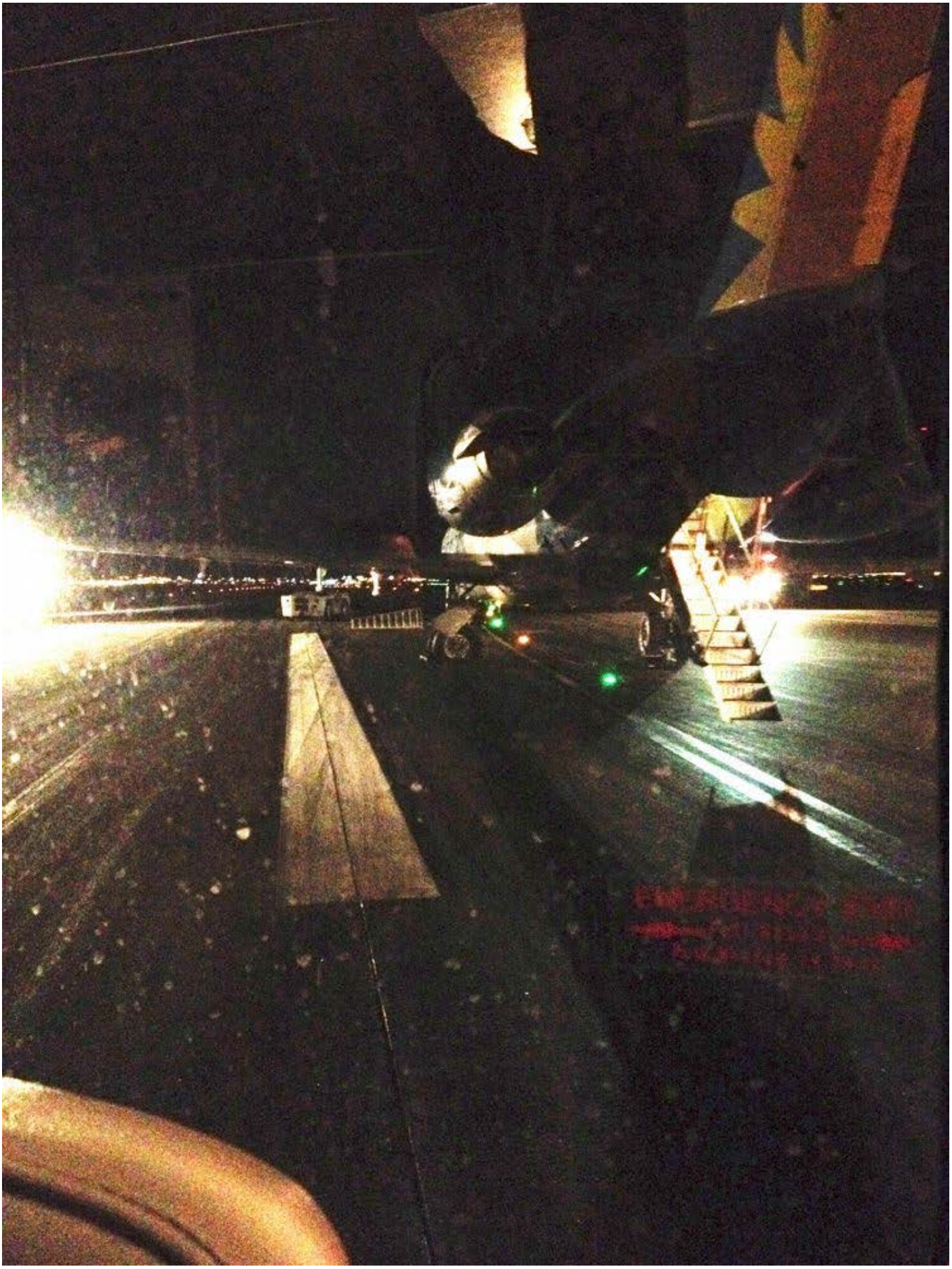
Негерметизация кабины

17 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNM, выполнял рейс из Казани в Ханты-Мансийск. На борту находились 34 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Казани экипаж доложил о невозможности герметизации кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 18 минут самолет благополучно приземлился в Казани.

Разрушение пневматиков

17 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant Airlines выполнял рейс из Des Moines в Las Vegas (США). На борту находились 147 пассажиров и 5 членов экипажа. В 21.54 (04.54 UTC 18 марта) после посадки на ВПП 25 левую в Лас-Вегасе экипаж сообщил о возможном повреждении пневматика, порекомендовав осмотреть ВПП и не запросив дополнительной помощи. Диспетчер Вышки сообщил о визуально наблюдаемом за самолетом дыме. Экипаж запросил аварийные службы для осмотра правой основной опоры шасси и сообщил о своем решении остановиться на ВПП, ожидая их прибытия на рабочей полосе. Экипажу заходившего следующим самолета, уже получившему разрешение на посадку на ВПП 25 левую, было предложено произвести посадку на ВПП 25 правую. В ожидании

аварийной команды экипаж прокомментировал в эфире, что на ВПП должно быть большое количество кусков резины. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусами



доставлены к терминалу. ВПП оставалась закрытой в течение 7,5 часов. Затем самолет был отбуксирован с ВПП. По словам очевидца, после приземления самолет вновь оторвался от бетона на 2-3 фута и приземлился повторно. К моменту прибытия аварийных служб дым прекратился. Представитель аэропорта сообщил, что при посадке разрушились оба пневматика правой основной опоры шасси. 19 марта Федеральное управление авиации США сообщило о разрушении пневматиков и незначительных повреждениях левой основной опоры шасси. Пассажир Richard Margulies сообщил о том, что левая стойка шасси развернулась на 90 градусов таким образом, что колеса стали в положение, перпендикулярное движению (см. фото, сделанное из пассажирского автобуса).

Сводка METAR по аэродрому Лас-Вегас:

KLAS I80656Z 200I7G2IKT IOSM BKN080 08/00 A2948 RMK A02 PK WND 2I026/0559 SLP973 T00830000
KLAS I80556Z 2I0I5G27KT IOSM 0VC080 09/M03 A2948 RMK A02 PK WND 2I03I/0458 SLP972 600I8 T0094I028 I0I28 20094 50002
KLAS I80456Z 2I020G30KT IOSM BKN055 I0/M02 A2948 RMK A02 PK WND 22030/0453 SLP973 T0I00I022
KLAS I80356Z 220I8G27KT IOSM BKN050 0VC090 II/02 A2949 RMK A02 PK WND 2I028/0327 RAE00 SLP974 P0000 T0I060022
KLAS I80256Z 230I8G28KT IOSM -RA SCT070 0VCI00 II/04 A2947 RMK A02 PK WND 2203I/0235 RAB35 SLP97I P0000 600I8 T0III0044 55008
KLAS I80I56Z I90I7G25KT IOSM FEW070 BKNI00 0VCI40 I3/07 A2945 RMK A02 PK WND 20026/0I45 RAE0058 SLP962 P0000 T0I280067

Сигнализация пожара двигателя

17 марта экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GTKF, выполнял рейс из Winnipeg в Hamilton (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Виннипега при пересечении высоты 6000 футов сработала сигнализация пожара двигателя №2 (JT8D). Выполнив контрольную карту проверок, экипаж выключил двигатель и активировал систему пожаротушения. Объявив аварийную ситуацию, экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в Виннипеге через 12 минут после срабатывания сигнализации. Прибывшие по тревоге аварийные службы признаков огня не обнаружили. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техническим составом был заменен разорванный трубопровод отбора воздуха.

Невыпуск закрылков

17 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Fort Lauderdale в Buffalo (США). На борту находились 143 человека. В процессе захода на посадку на ВПП 23 в Буффало экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками. После выполнения предписанных проверок экипаж доложил о решении произвести посадку с не полностью выпущенными закрылками и запросил привести в готовность аварийные службы.

Через 25 минут после прекращения захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 на повышенной скорости, после чего зарулил на перрон, запросив сопровождение аварийной команды до стоянки для проверки тормозов. Пассажиры покинули самолет обычным способом, однако, без ручной клади. Пожарные разрешили забрать ее только спустя 1,5 часа.

Неуправляемая пассажирка

17 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Condor, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-AICA, выполнял рейс из Palma Mallorca (Испания) в Cologne (Германия). Когда воздушное судно следовало по маршруту, бортпроводники заметили странное поведение пассажирки 34 лет: сначала она выглядела апатичной, а затем начала вести себя все более агрессивно. Когда женщина начала бить в спинку впереди стоящего кресла, бортпроводники решили пересадить ее на другое место в задних рядах, оставив рядом члена кабинного экипажа. По салону было сделано объявление о необходимости врачебной помощи. Когда два других пассажира приблизились к хвостовой части салона, женщина попыталась встать, но была остановлена бортпроводницей. В ответ на действия бортпроводницы пассажирка ударила ее в живот и плюнула. После этого на неуправляемую пассажирку были надеты наручники. Экипаж продолжил заход на посадку, благополучно приземлившись в Кельне через 1 час 50 минут после вылета. Рейс встречали полицейские и медработники, с которыми пассажирка также начала драться. Затем она была доставлена в больницу.

Отсутствие детали капота

17 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Wisconsin, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N408AW, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Washington/Dulles в Charlotte (США). В процессе снижения для захода на посадку в Шарлотте экипаж сообщил о проблемах с левой силовой установкой (CF34) и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную в аэропорту Шарлотты, где в готовности находились аварийные службы. Как сообщило Федеральное управление авиации США, при послеполетном осмотре было обнаружено отсутствие части капота левого двигателя.

Прерванный взлет

17 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GQCA, выполнял чартерный рейс из Memphis в Charlotte (США). На борту находились 48 человек, члены профессионального баскетбольного клуба Toronto Raptors. В процессе разбега в аэропорту Мемфис экипаж прекратил взлет на низкой скорости (около 70 узлов) из-за появления на ECAM индикации дыма в туалете. Воздушное судно благополучно завершило пробег и освободило ВПП. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили источников огня. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при осмотре туалетов бортпроводниками также ничего обнаружено не было.

Неисправность туалетов

18 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N797UA, выполнял рейс из San Francisco (США) в Shanghai (Китай). На борту находились 262 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 100 м.м. восточнее Anchorage (США), экипаж приступил к снижению в Анкоридж из-за неработоспособности нескольких туалетов. Воздушное судно благополучно приземлилось в главном аэропорту Аляски. Пассажиры были размещены в отелях. На следующий день для продолжения рейса в Анкоридж прибыл самолет Boeing 777-200, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N226UA, который, однако, не смог вылететь по техпричине. Авиакомпания United направила в Анкоридж еще один резервный Boeing 777-200, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N225UA, которому удалось вылететь 20 марта. Рейс прибыл в Шанхай с опозданием на 47 часов. По словам пассажиров, примерно через 3 часа после вылета из Сан-Франциско поочередно перестали работать несколько туалетов. Экипаж направился в Анкоридж. На следующий день пассажиры поднялись на борт резервного самолета, который, однако, не смог вылететь из-за проблем с бортовым компьютером, неисправности энергообеспечения и неработающих туалетов. Рейс смог продолжиться только через 2 дня. Пассажиры жаловались на полную неразбериху на земле (невыдачу ваучеров на питание, размещение в отелях по предъявлению кредитных карт, длинные очереди и отсутствие информации). Представитель авиакомпании United подтвердил нелучшее развитие ситуации, принеся извинения всем пострадавшим и пообещав *полный возврат* стоимости авиабилетов.

Выключение двигателя

18 марта экипаж самолета British Aerospace BAe-146-300 авиакомпании Bulgaria Air выполнял рейс из Sofia (Болгария) в Athens (Греция). В процессе набора высоты после взлета из Софии экипаж был вынужден выключить один из двигателей и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в Софии. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Афины с задержкой 2,5 часа. По сообщению представителя авиакомпании, произошло падение мощности на одном из четырех двигателей, после чего экипаж его выключил.

Столкновение со стаей птиц

18 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-DWE, выполнял рейс из Fez (Марокко) в Paris/Beauvais-Tille (Франция). В процессе захода на посадку на ВПП 12 воздушное судно столкнулось со стаей птиц, часть которых ударилась о воздушное судно. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 12. Самолет был отстранен от выполнения следующего участка рейса (в Dublin). На ночь 160 пассажиров были размещены в отелях. Самолет был допущен к полету на следующий

день и прибыл в Дублин с задержкой 13 часов. Аэропорт Beauvais-Tille расположен в 30 м.м. северо-западнее аэропорта имени Шарля де Голля.

Помпаж компрессора

18 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Hawaiian Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки N596HA, выполнял рейс из Oakland в Honolulu (США). На борту находились 203 пассажира. Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 300 экипаж запросил блок эшелонов от 280 до 300. В течение 15 минут экипаж производил снижение и набор высоты в выделенном диапазоне, продолжая следовать в направлении Гавайских островов, и был передан на связь Океаническому центру. Через некоторое время экипаж сообщил о помпаже компрессора и переводе двигателя на режим малого газа, выполнил разворот и взял курс на San Francisco. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 правую Сан-Франциско через 1 час после возникновения проблем и через 45 минут после разворота. Рейс был отменен. Пассажиры были доставлены автобусами в Окленд, где перерегистрированы на рейс, выполненный резервным Boeing 767-300. Самолет прибыл в Гонолулу с задержкой 15 часов.

Индикация давления масла

18 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-AILY, выполнял рейс из Munich (Германия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 55 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Париже экипаж был вынужден выключить один из двигателей из-за индикации давления масла. Заход был продолжен. Через 20 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 27 левую в аэропорту имени Шарля де Голля. Обратный рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на последующие рейсы. При послеполетной проверке инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание индикации.

Падение давления в гермокабине

19 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Qantas, 2002 года выпуска, регистрационные знаки VH-VXG, выполнял рейс из Adelaide в Sydney (Австралия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 200 м.м. севернее Melbourne (Австралия), экипаж приступил к быстрому снижению (эшелон 230 был оставлен через 4 минуты – средняя вертикальная скорость составила 3500 фут/мин) из-за отказа системы кондиционирования. Заняв высоту 10 000 футов, экипаж взял курс на Мельбурн и спустя 50 минут произвел благополучную посадку на ВПП 27. Пассажиры прибыли в Сидней с задержкой 4,5 часа.

Выключение двигателя

19 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air India, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VT-SCN, выполнял рейс из Chennai в Mumbai (Индия). На борту находились 118 человек. В процессе захода на посадку в

Мумбае экипаж доложил о проблемах с одним из двигателей (CFM56). Заход был продолжен. Через несколько минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Мумбай. Представитель авиакомпании подтвердил техническую неисправность на борту.

Сигнал срочности при обходе грозы

19 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Air France, 2008 года выпуска, регистрационные знаки F-GZNB, выполнял рейс из Buenos Aires/ Ezeiza (Аргентина) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В 19.00 (22.00 UTC) в процессе набора высоты после задержанного на 30 минут взлета из аэропорта Эзейза при пересечении высоты 6000 футов в 14 м.м. восточнее аэродрома экипаж сообщил в эфир: «ПАН ПАН ПАН курс 090 для обхода». Прием данной информации не был подтвержден органом ОВД. 30 секунд спустя экипаж повторил свое сообщение. На записи радиообмена не зафиксировано какой-либо реакции органа ОВД, как и подтверждений указаний органа управления экипажем Air France. Через 5 минут экипаж доложил о пролете точки DORVO и возобновлении полета по плановому маршруту. В это же время несколько бортов запрашивали отклонение от маршрута, в эфире звучали частые доклады об умеренной и сильной турбулентности. Экипаж Air France продолжил полет до аэродрома назначения, куда благополучно прибыл с опозданием на 1 час 15 минут. В момент события в районе Буэнос-Айреса проходил мощный грозовой фронт. На 23.00 UTC 21 марта (спустя 36 часов после посадки) самолет все еще находился в Париже.

Сильная турбулентность

19 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании American Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки N831NN, выполнял рейс из Fort Lauderdale в Dallas/Ft. Worth (США). Когда воздушное судно находилось на высоте 3000 футов, выполняя заход на посадку в Далласе, к аэродрому подошел сильный штормовой фронт, негативно повлиявший на воздушные операции в зоне аэродрома. В 18.27 (23.27 UTC) воздушное судно попало в зону сильной турбулентности: экипаж, как и пилоты следовавшего впереди самолета, доложил о приросте скорости при сдвиге ветра на 30-40 узлов. Экипаж следовавшего впереди самолета охарактеризовал сдвиг как исключительно опасный. Сдвиг ветра привел к превышению ограничений по скорости при выпущенных закрылках. В пассажирском салоне были востребованы несколько медицинских аптечек. Диспетчер Подхода был вынужден несколько раз предупреждать в эфире о слишком большом количестве докладов экипажей. В течение 30 минут диспетчеру пришлось работать с запредельной нагрузкой, выдавая многочисленные указания в условиях большого количества уходов на запасные аэродромы. Экипаж American Airlines принял решение занять эшелон полета 170 для ухода на запасной аэродром Shreveport. Через 40 минут после прекращения захода в Далласе воздушное судно произвело благополучную посадку в Шревепорте, откуда смогло выполнить перелет в Даллас лишь спустя 28 часов. Пассажиры были доставлены в Даллас резервным Boeing 737-800, который прибыл с задержкой 6 часов 40 минут.

Сводка METAP по аэродрому Даллас:

KDFW I92353Z 3IOI7G27KT 2SM -TSRA BR FEW020 OVC034CB I4/I3 A2967 RMK AO2 PK WND I8034/23I2 WSHFT 2306 TWR VIS 2 I/2 TSB42RAB35 SLP04I FRQ LTGICCG OHD TS OHD MOV NE P0000 60000 TOI440I33 I0256 20I44 530I7

KDFW I923482 320I6G30KT 2SM -TSRA BR FEW020 OVC034CB I5/I3 A2965 RMK AO2 PK WNDI8034/23I2 WSHFT 2306 TWR VIS 2 I/2 TSB42RAB35 FRQ LTGICCG OHD TS OHD MOV NE P00

KDFW I923422 300I8G30KT I0SM TSRA FEW020 SCT030CB OVC036 I6/I2 A2966 RMK AO2 PKWND I8034/23I2 WSHFT 2306 TSB42RAB35 FRQ LTGICCG OHD TS OHD MOV NE P0000

KDFW I923242 29023G32KT I0SM BKN020 BKN040 OVC049 I8/I3 A2966 RMK AO2 PK WND I8034/23I2 WSHFT 2306

KDFW I9232IZ 2702IG34KT I0SM FEW022 BKN040 OVC049 I9/I3 A2966 RMK AO2 PK WND I8034/23I2 WSHFT 2306

Вынужденная посадка с больным пассажиром

19 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ош (Кыргызстан). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 330 экипаж сообщил о болезни пассажира, нуждавшегося в оказании срочной медицинской помощи, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в аэропорту Домодедово. Пассажир был доставлен в больницу.

Необходимость оказания срочной медицинской помощи пассажиру

20 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJH, выполнял рейс из Мурманска во Внуково/Москва. В процессе снижения для захода на посадку на эшелоне полета 180 экипаж сообщил о болезни пассажира и запросил заход без задержки. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход. После посадки пассажир был доставлен в больницу.

Отклонение от маршрута руления

20 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDJ, выполнял рейс из Краснодара в Dubai (ОАЭ). После благополучной посадки на ВПП 12 левую в Дубае в процессе руления по РД M9 экипаж не выполнил левый поворот на магистральную РД M и продолжил руление на РД M11, ведущую к рабочей ВПП 12 правой, с которой в этот момент выполнял взлет экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates, 2006 года выпуска. Наблюдая движение A-320 в направлении рабочей ВПП, диспетчер ОВД дал указание экипажу «Уральских авиалиний» остановиться. Взлет B-777 Emirates был продолжен, так как самолет к этому времени достиг высокой скорости разбега. После взлета экипаж Emirates сообщил о наблюдавшемся в процессе взлета самолете с левой стороны.

Схема аэродрома Дубай на следующей странице: Jeppesen

Licensed to max. Printed on 16 Feb 2008.
NOTICE: PRINTED FROM AN EXPIRED REVISION. Disc 01-2008

OMDB/DXB

JEPPESEN

28 SEP 07 (10-8)

DUBAI, UAE
DUBAI INTL

AIRPORT CONSTRUCTION WORKS
REFER ALSO TO LATEST NOTAMS

PHASE 20

- Rwy 12R may be used for departure only and should be planned from int M5/K2. Departing acft will be issued with radar heading for initial climb out after take-off. If departing from intersection K1 or M4 is operationally required first contact ATC. Rwy 30L will not be used except in an emergency.
- During VMC acft unable to vacate RWY 12L/30R after landing will be requested to use RWY 12R/30L.
- Pilots carrying out an approach to RWY 30R are reminded that they have correctly identified the RWY.
- Do not confuse parallel staggered RWY 30L with RWY 30R.
- Dual rwy dependant mode: Rwy 12L used for arrival and Rwy 12R used for departure. Mode of operation notified via ATIS.

Март 2012 г.
ТОЛЬКО ФАКТЫ

Неуборка шасси

20 марта экипаж самолета Cessna 525A Citation Jet оператора Herrenknecht AG (Германия), 2003 года выпуска, регистрационные знаки D-IDMH, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Lahr (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Пулкова экипаж сообщил о неуборке левой опоры шасси и принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 20 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Пулково.

Индикация стояночного тормоза в полете

20 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Canjet, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-GDGQ, выполнял рейс из Holguin (Куба) в Montreal (Канада). На борту находились 190 человек. В процессе набора высоты после взлета из Холгуина при пересечении высоты 10 000 футов появилась красная индикация стояночного тормоза. Экипаж принял решения продолжить полет до аэродрома назначения. В процессе снижения для захода на посадку в Монреале экипаж произвел цикл выпуска-уборки шасси, что не привело, однако, к прекращению красной индикации. Объявив аварийную ситуацию, экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую в Монреале. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен клапан стояночного тормоза.

Дым в салоне

20 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N9405T (один из 35 самолетов данного типа, построенных в Китае), выполнял рейс из Raleigh/Durham в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 147 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 в Ралее экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в салоне, поступающем из отверстий системы вентиляции при видимом отсутствии источников огня. Прекратив набор на высоте 7000 футов, экипаж возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 правую аэропорта Ралей/Дурам через 10 минут после взлета и зарулило на перрон. Резервный MD-83 прибыл в Даллас с задержкой 6 часов 40 минут.

Неисправность наддува гермокабины

21 марта экипаж самолета De Havilland Canada DHC-8-200 авиакомпании «Сахалинские авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67257, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Sapporo (Япония). На борту находились 10 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Южно-Сахалинска на эшелоне полета 190 произошел отказ системы наддува гермокабины. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в Южно-Сахалинске.

Необходимость оказания срочной медицинской помощи пассажиру

21 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTU, выполнял рейс из Братска в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360, экипаж сообщил о сердечном приступе и низком кровяном давлении у пассажира, запросив срочную кардиологическую помощь по прибытии. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута и внеочередной заход на посадку.

21 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Аэрофлот», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWW, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту, экипаж сообщил о больном пассажире на борту. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута.

21 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRZ, выполнял рейс из Venice (Италия) в Шереметьево/Москва. Следуя на эшелоне полета 350 непосредственно перед началом снижения для захода на посадку в аэропорт Шереметьево, экипаж сообщил о больном пассажире на борту. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

21 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Berlin, 2002 года выпуска, регистрационные знаки D-ABBF, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Palma Mallorca (Испания). Когда воздушное судно следовало на крейсерском эшелоне полета 370 в 20 м.м. южнее Geneva (Швейцария), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку для оказания помощи пожилому пассажиру, у которого пошла горлом кровь с последующей потерей сознания. Через 25 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 в Женеве. Пассажир был доставлен в госпиталь. Для продолжения рейса потребовалась уборка салона, в результате чего рейс прибыл в в Пальма-де-Мальорку с задержкой 5 часов.

Столкновение с птицей

21 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Allegiant Airlines выполнял рейс из St. Petersburg в Huntington (США). Сразу после приземления на траектории движения воздушного судна оказались 3 большие птицы, в результате чего произошло столкновение их с воздушным судном. Экипаж благополучно завершил пробег. По словам представителя аэропорта, при осмотре ВПП были найдены останки трех индеек. Воздушное судно было отстранено от полета до проведения проверки двигателей. Обратный рейс был выполнен резервным MD-88, который прибыл в Сент-Питерсберг с задержкой 4 часа 45 минут.

Прерванный взлет

21 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Belle Air Europe, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-LIS, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Pristina (Косово). В процессе разбега экипаж прекратил взлет с ВПП 05 правой в Дюссельдорфе на малой скорости из-за проблем с носовой опорой

шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. Рейс был отменен.

Выключение двигателя

21 марта экипаж грузового самолета Boeing 747-400 авиакомпании UPS, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N579UP, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Anchorage (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 левой в Гонконге экипаж сообщил о громких хлопках и вибрации в процессе уборке шасси при отсутствии нештатных показаний приборов. При входе в облачный слой в наборе высоты экипаж заметил красный отсвет снаружи слева. После выбора на EICAS страницы двигателей экипаж обнаружил параметры N1 крайней левой силовой установки (CF6) в красном секторе. Параметры остальных двигателей оставались в норме. Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую в Гонконге спустя 1 час 20 минут после взлета. После посадки аварийные службы проверили выключенный двигатель, после чего самолет зарулил на перрон на собственной тяге.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

21 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N1609, выполнял рейс из New York/JFK в Istanbul/Ataturk (Турция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 460 м.м. севернее St. John's (Канада), экипаж запросил вынужденную посадку из-за болезни пассажирки. Пожилая женщина, путешествовавшая в компании 6 человек, почувствовала боль в груди. Находившиеся на борту два врача оказали пациентке первую помощь. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 200, а затем до высоты 10 000 футов для скорейшей выработки топлива и через 1 час 20 минут после принятия решения произвел благополучную посадку на ВПП 29 в аэропорту Сент-Джонс. Рейс был продолжен через 2 часа 15 минут и прибыл в Стамбул с задержкой 4,5 часа.

Прерванный взлет

21 марта экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-OFO, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Edinburgh (Великобритания). В процессе разбега с ВПП 24 в Амстердаме экипаж прекратил взлет на малой скорости из-за индикации неисправности системы кондиционирования. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон. Резервный Fokker 100 прибыл в Эдинбург с задержкой 1 час 40 минут.

Утечка из гидросистемы

21 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании United Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N59630, выполнял рейс из Houston в Edmonton (США). На борту находились 108 человек. Следуя по маршруту,

экипаж заметил уменьшение уровня жидкости в гидросистеме В. Когда количество гидрожидкости уменьшилось до трети, экипаж отключил насосы и объявил аварийную ситуацию. Продолжив полет до аэродрома назначения, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 30 в Эдмонтоне. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена утечка гидрожидкости в нише правой опоры шасси.

Срабатывание TCAS

22 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLH, выполнял рейс из Минска (Беларусь) во Внуково/Москва. После начала снижения для посадки в аэропорту Внуково воздушное судно следовало на заданном эшелоне полета 100. Экипаж самолета Dassault Falcon 900 авиакомпании «Газпромавиа», 2006 года выпуска, регистрационные знаки RA-09006, выполнял рейс из аэропорта Остафьево в London/Gatwick (Великобритания). Воздушное судно сохраняло эшелон полета 090. Оба самолета следовали на встречно-пересекающихся курсах. Экипажу ATR-72 было дано указание о переходе на связь со смежным сектором ОВД, и на управление был принят самолет Falcon. После выхода на связь его экипажу было дано указание набирать эшелон 110. В процессе набора на самолете произошло срабатывание TCAS в режиме «RA».

Неуборка шасси

22 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1996 года выпуска, регистрационные знаки LV-CSD, выполнял рейс из Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина) в Caracas (Венесуэла). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 аэропорта Эзейза у самолета не убралось шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 8000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в Буэнос-Айресе спустя 1 час после взлета. Резервный Airbus A340-300 прибыл в Каракас с задержкой 4 часа. Инженерно-техническим составом был обнаружен отказ блока управления шасси.

Дым в салоне

22 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N392AN, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Dallas/Ft.Worth (США). Следуя над Атлантическим океаном на эшелоне полета 340 в 200 м.м. юго-западнее Shannon (Ирландия), экипаж сообщил о дыме в салоне и принял решение произвести вынужден посадку в Шенноне. Снизившись до эшелона полета 330, воздушное судно взяло курс в направлении Ирландии. В 12 м.м. юго-западнее Шеннона экипаж встал в орбиту для снижения и через 45 минут после разворота произвел благополучную посадку на ВПП 06. Экипаж сообщил о нормализации обстановки на борту. Аварийные службы аэропорта Шеннон осмотрели самолет после освобождения ВПП. Воздушное судно зарулило на перрон в сопровождении аварийной команды. После заруливания на стоянку аварийные службы

использовали тепловизоры, особенно внимательно изучив грузовые зоны. Неисправный вентилятор духовой печи в кухне был идентифицирован как источник дыма. Представитель авиакомпании подтвердил небольшую механическую проблему, не влияющую непосредственно на выполнение полета. Из-за посадки с превышением максимально разрешенного веса воздушное судно нуждается в проверке. Рейс был продолжен резервным самолетом.



N392AN после освобождения ВПП

Утечка из гидросистемы

22 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании jet2.com, 1986 года выпуска, регистрационные знаки G-CELI, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Budapest (Венгрия). На борту находились 127 человек. В процессе захода на посадку в Будапеште экипаж сообщил об утечке из гидросистемы, предупредив о возможном разлитии гидрожидкости на ВПП после посадки, и запросил тягач. Заход был продолжен. Самолет благополучно приземлился на ВПП 13 правую в Будапеште. Экипаж запросил аварийные службы проверить температуру тормозов. Пассажиры были высажены на ВПП и автобусами доставлены к терминалу. ВПП оставалась закрытой до момента буксировки воздушного судна с полосы.

Попадание птицы в двигатель

22 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Baltimore в Hartford (США). На борту находились 108 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 15 правой экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о столкновении с птицей и высокой вибрации двигателя №1, сопровождаемой небольшими отклонениями в работе. Экипаж оставил

силовую установку включенной и, прекратив набор на высоте 3000 футов, возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 в Балтиморе через 10 минут после взлета. После освобождения ВПП экипаж остановил воздушное судно для проверки левого двигателя и тормозов аварийной командой, после чего двигатель был выключен. По сообщению Федерального управления авиации США, в двигатель попала птица.

Самопроизвольное выключение двигателя

22 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTX, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Братск. На борту находились 57 пассажиров и 6 членов экипажа. В конце пробега после посадки в аэропорту Братск при переводе двигателей из положения «Малый реверс» на режим малого газа произошло самопроизвольное выключение силовой установки №1. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон.

Столкновение с птицей

22 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAQ, выполнял рейс из Самары в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 128 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Пулково на высоте около 500 м произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 28 правую. При послеполетном осмотре была обнаружена вмятина на предкрылке правой плоскости крыла между фюзеляжем и правым двигателем.

Утечка из гидросистемы

22 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижневартовск. На борту находились 43 пассажира и 7 членов экипажа. После благополучной посадки в Нижневартовске и освобождения ВПП экипаж запросил тягач для буксировки на стоянку. Позднее экипаж отказался от буксировки и зарулил на место стоянки самостоятельно. При наземном осмотре была обнаружена течь гидрожидкости в нижней части правой полуплоскости крыла в районе второго спойлер-элерона. От экипажа поступил доклад о падения давления в гидросистеме «А» до нуля.

Утечка из гидросистемы

22 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-GMON, выполнял рейс из Calgary в Edmonton (Канада). На борту находился 31 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту, появилась индикация низкого давления в гидросистеме №1, сопровождаемая сообщением [#1 HYD ISO VALVE]. Экипаж объявил аварийную

ситуацию, продолжив полет до аэродрома назначения. Заход на посадку был выполнен без выпуска закрылков на повышенной скорости. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 02 в Эдмонтоне. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена утечка из трубопровода гидросистемы в районе привода правого спойлер-элерона.

Потеря радиосвязи

22 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Якутия», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BFG, выполнял рейс из Нерюнгри в Новосибирск. Следуя по маршруту, экипаж не вышел на связь при пролете пункта обязательного донесения. На неоднократные вызовы органов ОВД по различным каналам связи экипаж не отвечал. Через 32 минуты экипаж вышел на связь, сообщив об отсутствии проблем на борту. Причину потери радиосвязи экипаж объявил непреднамеренным выключением радиостанции.

Роды в полете

23 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Delta Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N859NW, выполнял рейс из Accra (Гана) в Atlanta (США). Через 2,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало над территорией Африки, у 27-летней женщины, находившейся на 35-й неделе беременности (несмотря на это перелет был разрешен доктором), начались роды. В то время как экипаж готовился к вынужденной посадке в Dakar (Сенегал), врач на борту при помощи подручных средств (например, ботиночного шнурка, смоченного в водке) принял роды. Примерно через 3 часа после взлета из Аккры и на значительном удалении от Дакара в салоне раздался детский крик, встреченный бурными аплодисментами пассажиров. После благополучной посадки мать и новорожденный были доставлены в госпиталь в Дакаре и продолжили свое путешествие спустя несколько дней. Самолет прибыл в Атланту с задержкой 5 часов.

Несанкционированное занятие ВПП

23 марта экипаж самолета Saab SF-340B авиакомпании Rex Regional Express, 1995 года выпуска, регистрационные знаки VH-ZLH, выполнял рейс из Taree в Grafton (Австралия). Экипаж занял одну из двух ВПП аэропорта Тари (ВПП 04/22 длиной 1500 м и ВПП 12/30 длиной 560 м) в то время, когда с нее производил взлет другой самолет. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Австралии, частный самолет прошел над Saab 340 с вертикальным интервалом около 300 футов. Инцидент классифицирован как серьезный. Начато расследование.

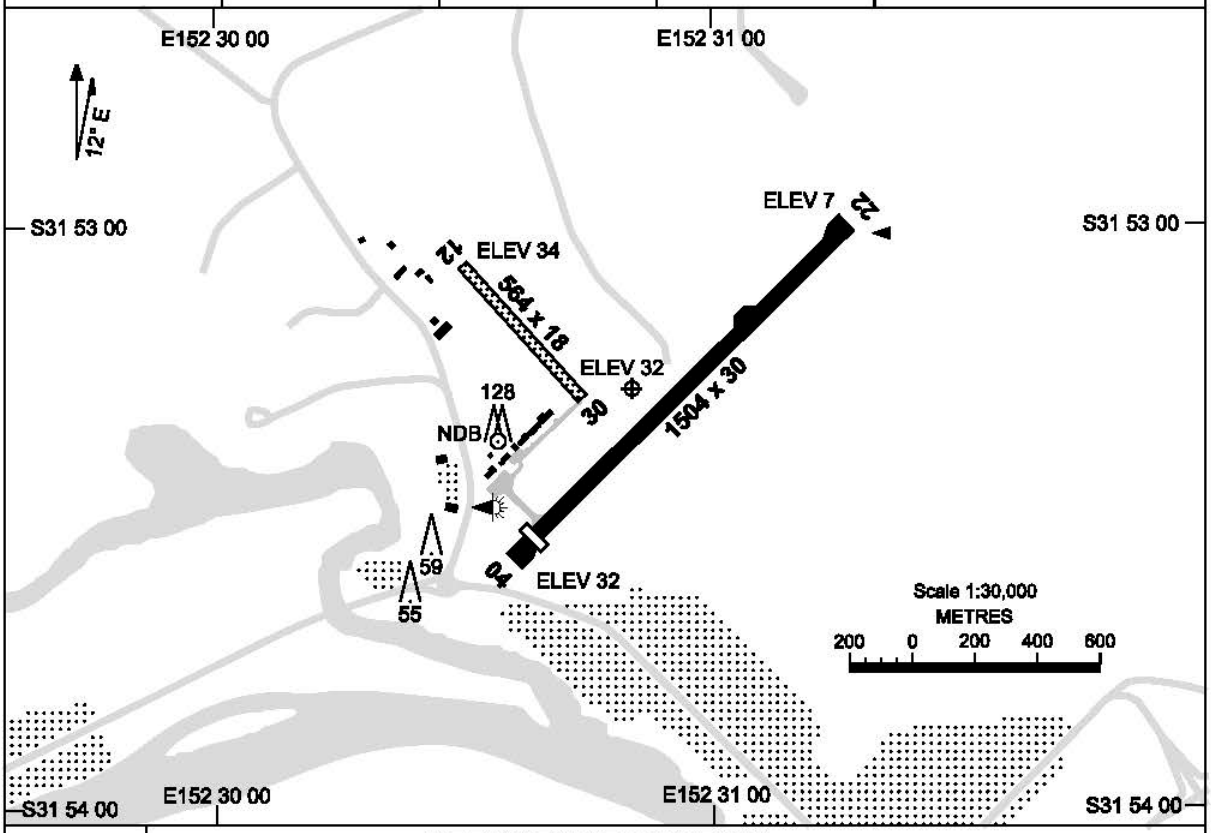
Схема аэродрома Тари на следующей странице: Airservices Australia

25 AUG 2011

AD ELEV 38
S31 53 19 E152 30 50

AERODROME CHART
TAREE, NSW (YTRE)

FIA	CTAF	PAL		Bearings are Magnetic
BN CEN 120.55	**118.1**	**122.4**		Elevations in FEET AMSL



AERODROME LIGHTING

RWY	
	TAXIWAY : SIDELINE BLUE RL : PILOT ACTIVATED LIGHTING 122.4 , SDBY
04 033 213 **22**	LIRL LIRL
12 125 305 **30**	NIL NIL

NOTES

1. AWIS (PHONE) 02 6553 8254

Changes: CO-ORD FORMAT.

TREAD01-128

© Airservices Australia 2011

AIRSERVICES AUSTRALIA

Разрушение пневматика

23 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABEC, выполнял рейс из Hanover в Frankfurt/Main (Германия). При посадке на ВПП 07 левую во Франкфурте произошло разрушение пневматика левой основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег. По словам одного из пассажиров, посадка была жесткой, что привело к разрыву покрышки колеса. Самолет был допущен к рейсу после 4-часовой стоянки.

Утечка из гидросистемы

23 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Новосибирск. На борту находились 70 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Толмачево произошла утечка гидрожидкости из трубопровода тормозной системы. При попадании жидкости на тормозной механизм произошло задымление шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Аварийная эвакуация пассажиров не проводилась. После ремонта в период 8-часовой стоянки самолет был допущен к обратному рейсу и прибыл в Москву с задержкой 6 часов.

Попадание птицы в двигатель

23 марта экипаж самолета Douglas DC-9-30 авиакомпании Aserca, регистрационные знаки YV-2220, выполнял рейс из Valencia в Maracaibo (Венесуэла). В процессе набора высоты после взлета из Валенсии в левый двигатель попала птица, что привело к сильному хлопку силовой установки. Экипаж прекратил набор высоты, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился в Валенсии.

Выключение двигателя

23 марта экипаж самолета Saab 340B авиакомпании Loganair, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-LGNK, по соглашению с Flybe выполнял рейс из Stornoway в Glasgow (Великобритания). На борту находились 25 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета произошел отказ одного из двигателей. Экипаж выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сторнуэй. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс. Представитель авиакомпании подтвердил отказ двигателя и последующее его выключение. Двигатель нуждается в замене. По словам пассажиров, они наблюдали искры из двигателя.

Невыпуск шасси

23 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Wideroe, 1992 года выпуска, регистрационные знаки LN-WIV, выполнял рейс из Trondheim в Mo I Rana (Норвегия). На борту находились 42 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорт Росволл города Мо-и-Рана после выпуска шасси не появилось подтверждающей индикации выпущенного положения носовой опоры. Экипаж прекратил заход и направился на запасной аэродром Bodo (Норвегия), имеющий более длинную ВПП. Был выполнен контрольный проход над ВПП на малой высоте. В процессе выполнения предусмотренных QRH действий экипажу удалось выпустить носовую опору шасси, что подтвердилось соответствующей индикацией. Воздушное судно благополучно приземлилось в Бодо. Длина ВПП 14/32 в аэропорту Мо-и-Рана составляет 2620 м, длина ВПП 07/25 в аэропорту Бодо – 3394 м.

Прерванный взлет

23 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIT, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Ереван (Армения). В процессе разбега в аэропорту Пулково экипаж прекратил взлет из-за отказа автоматики. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно зарулило на перрон.

Повреждение двигателя деталью шасси

24 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N793AN, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в London/Heathrow (Великобритания). После благополучной посадки на ВПП 09 левую в аэропорту Хитроу экипаж сообщил о перегреве тормозов и зарулил на стоянку. При послеполетном осмотре было обнаружено отсутствие колпака правой основной опоры шасси и попадание его в двигатель (Trent 892). Силовая установка получила повреждения шумопоглощающих панелей и лопаток вентилятора. Через 30,5 часов воздушное судно было допущено к рейсу в Нью-Йорк.

Столкновение с птицей

24 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N550UA, выполнял рейс из Philadelphia в Denver (США). При посадке на ВПП 26 в Денвере произошло попадание птицы в один из двигателей (PW2037). Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США при столкновении с птицей были повреждены несколько лопаток вентилятора двигателя.

Негерметизация кабины

24 марта экипаж самолета Bombardier Challenger 604 оператора Luxaviation (Люксембург), 2005 года выпуска, регистрационные знаки LX-MDA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Сочи. В процессе набора высоты после взлета из

Внукова на эшелоне полета 050 экипаж сообщил о проблемах с наддувом и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 12 минут самолет благополучно приземлился в аэропорту Внуково.

Индикация отсутствия давления в пневматиках

24 марта экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании UPS, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N296UP, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Shenzhen (Китай). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку в Шенжене экипаж сообщил об индикации отсутствия давления во всех четырех пневматиках левой основной опоры шасси и запросил привести в готовность аварийные службы. Воздушное судно произвело благополучную посадку. Все колеса оказались в рабочем состоянии.

Сильный удар при вылете

24 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FIWJ, выполнял рейс из Palm Springs (США) в Toronto (Канада). На борту находились 137 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 31 левой в Палм-Спрингс при уборке шасси раздался звук громкого удара. Продолжив набор высоты под управлением Подхода, экипаж снова вышел на связь с Вышкой и сообщил о звуке сильного удара по нижней части фюзеляжа и предложил провести осмотр ВПП на наличие остатков покрышки или останков птиц. Так как все системы воздушного судна работали в штатном режиме и при осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было, экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. В процессе захода на посадку в Торонто экипаж объявил аварийную ситуацию из-за возможного повреждения покрышки носового колеса. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 15 левую в Торонто со всеми исправными пневматиками. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при послеполетном осмотре были обнаружены следы столкновения с птицей.

Дым в кабине, отказ радиостанции

24 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQX, выполнял рейс из St. John's в Halifax (Канада). На борту находился 41 человек. Через 15 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 240 в 100 м.м. западнее Сент-Джонса, экипаж обнаружил дым в кабине, поступавший предположительно от обогревающего элемента лобового стекла. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета, запросив снижение для прекращения задымления. Через 18 минут в процессе захода на посадку в Сент-Джонсе экипаж сообщил об отсутствии дыма. Спустя 3 минуты экипаж доложил об отказе первой УКВ-радиостанции. Через 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 в аэропорту вылета Сент-Джонс.

Негерметизация кабины

25 марта экипаж самолета Boeing 767-200 авиакомпании American Airlines, 1987 года выпуска, регистрационные знаки N332AA, выполнял рейс из Los Angeles в New York/JFK (США). В процессе набора высоты после взлета не произошло герметизации гермокабины. Экипаж прекратил набор на высоте 12000 футов и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую в Лос-Анджелесе через 40 минут после взлета. После посадки аварийные службы проверили состояние тормозов. Резервный Boeing 767-200 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 6 часов 20 минут.

Проблемы с системой кондиционирования

25 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Московия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPF, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Гянджа (Азербайджан). В процессе набора высоты после взлета из Домодедова на эшелоне полета 100 экипаж сообщил о проблемах с системой кондиционирования. После проведения предусмотренных QRH проверок экипаж принял решение следовать на аэродром назначения с набором первоначально выбранного эшелона полета 250.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

25 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJO, выполнял рейс из Сургута в Борисполь/Киев (Украина). Следуя по маршруту, экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку из-за болезни пассажира. Самолет благополучно приземлился в аэропорту Казань.

Выход за пределы РД

25 марта экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании China Eastern Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки B-6126, выполнял рейс из Shanghai (Китай) В Шереметьево/Москва. На борту находились 202 человека. После благополучной посадки на ВПП 07 правую в Шереметьеве и освобождения полосы произошел выход воздушного судна на правую обочину РД 24. Самолет полностью остановился в 60 м от края ВПП. Произошло повреждение левой силовой установки. На земле повреждены указатель РД и фонарь светосистемы (синий). В аэропорту объявлялась тревога. После очистки маршрута подъезда пассажиры были высажены при помощи передвижного трапа.

Схема аэродрома Шереметьево на следующей странице: Jeppesen

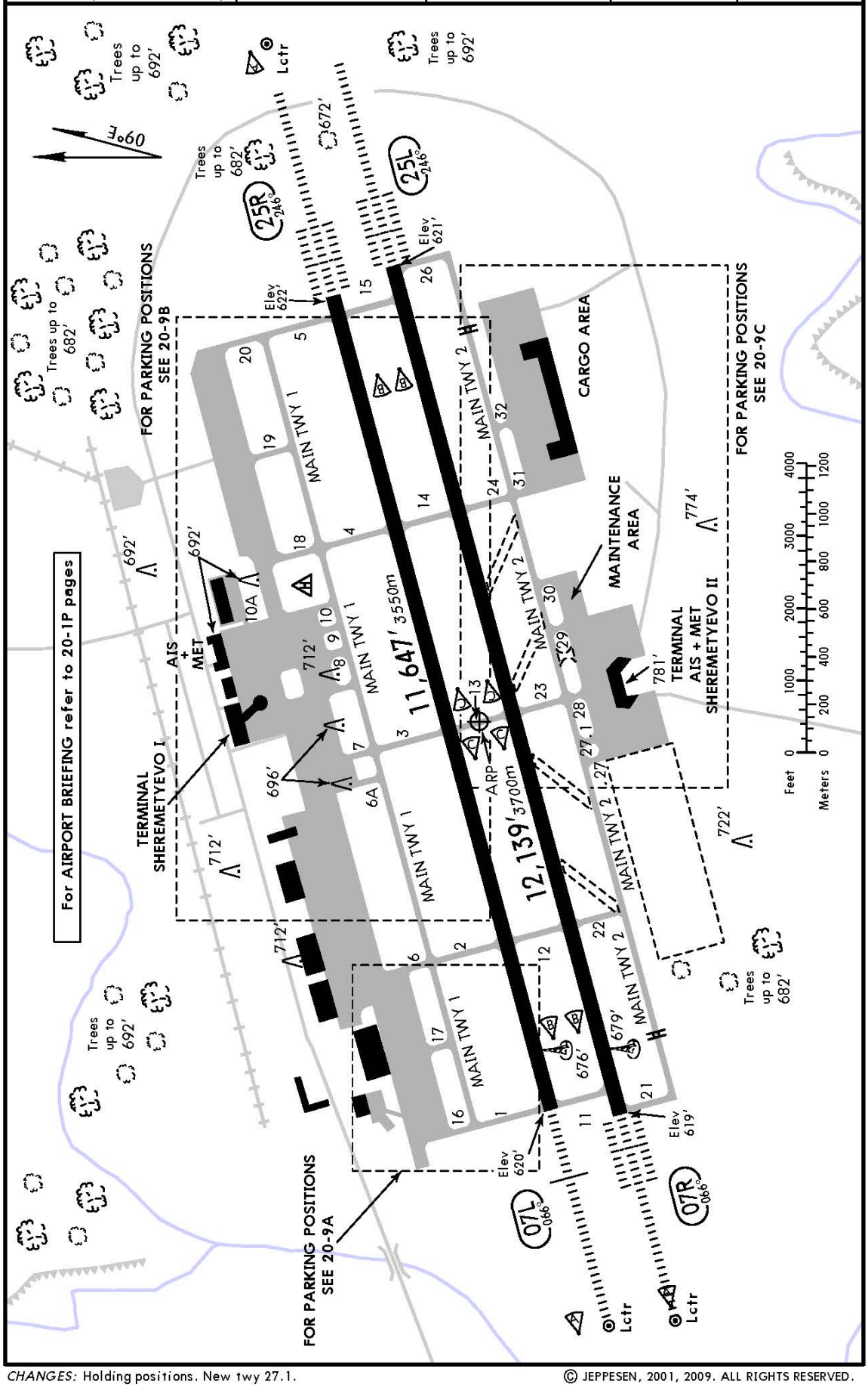
Licensed to SkyNet. Printed on 22 Apr 2009.
Notice: After 8 May 2009 0901Z, this chart may no longer be valid. Disc 08-2009

UUEE/SVO
Apt Elev 630′
N55 58.3 E037 24.9

JEPPESEN
27 FEB 09 (20-9) Eff 12 Mar

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

ATIS	SHEREMETYEVO-1 Ground RWY 07L/25R	SHEREMETYEVO-2 Ground RWY 07R/25L	Tower RWY 07L/25R	Tower RWY 07R/25L
125.12 (Russian 126.37)	119.0	121.8	131.5	120.7



CHANGES: Holding positions. New twy 27.1.

© JEPPESEN, 2001, 2009. ALL RIGHTS RESERVED.

Невыпуск закрылков

25 марта экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Republic Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Pittsburgh в Charlotte (США). На борту находились 74 человека. В процессе захода на посадку в Шарлотте экипаж доложил о вынужденной необходимости произвести посадку без выпуска закрылков. Экипаж продолжил заход и благополучно приземлился на ВПП 36 центральную на повышенной скорости, после чего зарулил на перрон.

Прерванный взлет

25 марта экипаж самолета Dassault Falcon 2000 оператора Airfix Aviation (Финляндия), 2005 года выпуска, регистрационные знаки OH-FOX, выполнял рейс из Внуково/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за неисправности бортового компьютера. Воздушное судно благополучно завершило пробег и самостоятельно возвратилось на стоянку.

Разгерметизация

25 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Eva Air, 1998 года выпуска, регистрационные знаки B-16411, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Shanghai/Pu Dong (Китай). На борту находились 357 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета Тайбэя при пересечении высоты 20800 футов появилась индикация превышения высоты в гермокабине. Экипаж, применив кислородные маски, приступил к аварийному снижению до высоты 8000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Тайбэе на ВПП 06. Совет по авиационной безопасности Тайваня направил в Тайбэй специально созданную комиссию. По словам пассажиров, их кислородные маски автоматически выпали. Некоторые пассажиры сообщили о боли в ушах и их закладывании.

Выключение двигателя

26 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании LGW Luftfahrtgesellschaft, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-ABQB, по соглашению с Air Berlin выполнял рейс из Muenster/Osnabrueck в Berlin/Tegel (Германия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 в Мюнстере произошел отказ одного из двигателей (PW150). Экипаж выключил силовую установку и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 в Мюнстере спустя 25 минут после взлета. Аварийным службам аэропорта Мюнстер/Оснабрюк было сообщено об отказе двигателя у самолета со *180* человеками на борту. В связи с этим в аэропорт массово прибыли дополнительные аварийные бригады из других мест. Аварийные службы оставались в аэропорту в течение 40 минут после посадки. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на следующий рейс, выполненный самолетом Boeing 737-800 вместо Dash 8. Рейс прибыл в Берлин с задержкой 4 часа.

Отказ гидросистемы

26 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании US Airways выполнял рейс из Phoenix в Washington/National (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 170 м.м. северо-восточнее Phoenix, экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива в зоне ожидания экипаж произвел благополучную посадку через 2,5 часа после взлета. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Вашингтон с задержкой 5 часов 20 минут.

Снижение ниже регламентированной высоты

26 марта экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Martinair, 1996 года выпуска, регистрационные знаки PH-MCU, выполнял рейс из Seattle (США) в Amsterdam (Нидерланды). В 10.05 (08.05 UTC) в процессе захода на посадку на ВПП 36 правую в Амстердаме воздушное судно на малой высоте прошло над н.п. A.H. Blaauwstraat. При пролете с черепичной крыши одного из домов в A.H. Blaauwstraat были сорваны несколько черепиц, которые упали на асфальт перед домом. Никто не пострадал. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Схипхол. Администрация аэропорта подтвердила пролет на малой высоте и пообещала компенсировать ущерб.



Графика: AVH/Google Earth (QNH 1037 гПа - необходимо добавить 643 фута/196 метров к показаниям самолетного ответчика)

Сводка METAP по аэродрому Амстердам:

```
EHAM 26I055Z 05008KT 0I0V080 CAVOK I5/06 QI037 NOSIG
EHAM 26I025Z 050IOKT 020V090 CAVOK I4/06 QI037 NOSIG
EHAM 260955Z 04009KT 360V070 CAVOK I4/07 QI037 NOSIG
EHAM 260925Z 04007KT 360VIOO CAVOK I3/07 QI037 NOSIG
```

EHAM 260855Z 05007KT OIOVIIO CAVOK I2/06 QI037 NOSIG
EHAM 260825Z 04006KT CAVOK II/07 QI037 NOSIG

Неисправность гидросистемы

26 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании Allegiant, 1985 года выпуска, регистрационные знаки N429NV, выполнял рейс из Bellingham в San Diego (США). На борту находились 155 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 в Беллингеме экипаж доложил о проблеме с левой гидросистемой. Прекратив набор на высоте 5000 футов, экипаж направился для вынужденной посадки в аэропорт Snohomish County (известный также как Paine Field). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 спустя 25 минут после взлета. Пассажиры автобусами были доставлены в Беллингем. Вылетев резервным самолетом, они прибыли в Сан-Диего с задержкой 7 часов 10 минут. По сообщению представителя авиакомпании, после взлета возникла механическая проблема с двигателем (JT8D). Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Everett (Paine Field), куда не мог быть направлен резервный самолет ввиду отсутствия необходимых средств обслуживания и службы спецконтроля. По сообщению Федерального управления авиации США, в полете возникла индикация неисправности гидросистемы левого двигателя.



N429NV после аварийной посадки в аэропорту Paine Field (KPAE)

Отказ светосигнального оборудования

26 марта в аэропорту Иркутск произошел отказ светосигнального оборудования. Половина огней приближения прожекторного типа ВПП 12/30 не включилась. Входные огни и огни светового горизонта включились через один. В связи с отказом светосигнального оборудования метеорологический минимум аэродрома был увеличен по всем системам захода до 2100 м.

Несанкционированное занятие ВПП

27 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Владивостокавиа», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFM, выполнял рейс из Владивостока в Южно-Сахалинск. На борту находились 137 пассажиров и 6 членов экипажа. В 09.42 (22.42 UTC 26 марта) при выруливании на предварительный старт экипаж без разрешения диспетчера продолжил руление на исполнительный старт рабочей ВПП. Заходивший на посадку Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2008 года выпуска, регистрационные знаки VP-BCP, выполнявший рейс из Новосибирска, с удаления 8 км по указанию диспетчера был направлен на второй круг. Проводится расследование.

Выключение двигателя

27 марта экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Singapore Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки 9V-SKG, выполнял рейс из Singapore (Сингапур) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 430 пассажиров. В крейсерском полете примерно через 3 часа после взлета экипаж был вынужден выключить двигатель №3 (Trent 970), после чего принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Сингапуре через 6 часов после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, через 2 часа 55 минут после вылета произошел помпаж третьей силовой установки, в результате чего экипаж выключил двигатель.

Психоэмоциональное расстройства у командира экипажа

27 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N796JB, выполнял рейс из New York/JFK в Las Vegas (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 55 м.м. севернее Amarillo, с командиром воздушного судна произошел панический приступ. Неадекватное поведение командира экипажа вынудило второго пилота обратиться за помощью к бортпроводникам и пассажирам, чтобы обуздать командира. Второму пилоту удалось вытолкать капитана из кабины и закрыть дверь на замок. Следовавший этим рейсом пилот авиакомпании Jetblue оказал помощь при последующем заходе на



вынужденную посадку в Амарилло. Пилоты произвели благополучную посадку спустя 20 минут. По сообщению представителя авиакомпании Jetblue, рейс произвел вынужденную посадку из-за состояния командира воздушного судна. Следовавший этим рейсом в качестве пассажира другой капитан авиакомпании занял рабочее место выбывшего коллеги. Командир воздушного судна, перенесший панический приступ, после посадки был доставлен в госпиталь. Он находился без сознания после применения спецприема одним из пассажиров, бывшим тюремным охранником. Несколько пассажиров следовали на профессиональную конференцию по международной безопасности в Лас-Вегасе. Для продолжения рейса в Амарилло был направлен резервный самолет авиакомпании. По словам пассажиров, после визита в туалет капитан не смог зайти в запертую кабину и начал затем кричать о террористах и бомбе на борту, продолжая пытаться проникнуть в кабину. На помощь бортпроводникам вызвались шесть пассажиров. 28 марта федеральными властями США капитану было предъявлено обвинение во вмешательстве в работу экипажа. В этот же день авиакомпания сообщила об отстранении пилота от полетов. Он по-прежнему находится в госпитале.

Видео по ссылке. Фото вверху: Steve Miller.

Отказ системы кондиционирования

27 марта экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании China Southern, 2011 года выпуска, регистрационные знаки B-6136, выполнял рейс из Beijing в Guangzhou (Китай). На борту находились 418 пассажиров. Следуя по маршруту в 130 м.м. юго-западнее Пекина, экипаж приступил к снижению из-за отказ системы кондиционирования и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Пекине через 1 час после вылета. Резервный Airbus A380-800 прибыл в Гуанчжоу с задержкой 4 часа 50 минут.

Столкновение с птицей

27 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Cathay Pacific, 1996 года выпуска, регистрационные знаки B-HXB, выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в Hong Kong (Китай). В процессе набора высоты после взлета из Йоханнесбурга в крайний левый двигатель (CFM56) попала птица. Экипаж прекратил набор высоты и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Йоханнесбурге. В результате столкновения с птицей возникли значительные повреждения лопаток и капота двигателя. Рейс был перенесен на следующий день (28 марта).

Неуправляемая пассажирка

27 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2009 года выпуска, регистрационные знаки N539UW, выполнял рейс из Charlotte в Fort Myers (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту, одна из пассажирок, встав с кресла, начал нападать на бортпроводников и плеваться. Одна из стюардесс от удара упала на пол, получив легкие повреждения. Представитель

полиции, следовавший в качестве пассажира, оказал содействие бригаде бортпроводников в усмирении неуправляемой женщины. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в Форт-Майерс. Пассажирка была взята под стражу и в сопровождении полиции доставлена в госпиталь. По сообщению представителя полиции, у женщины возник страх полета. В просьбе о дополнительном алкоголе ей было отказано. После этого женщина напала на экипаж. Три бортпроводника заявили о том, что подверглись нападению пассажирки. Две стюардессы получили удары в челюсть. Был сломан один подлокотник кресла. Нападавшей предъявлено обвинение во вмешательстве в работу летного экипажа.

Прерванный взлет

27 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Somon Air (Таджикистан), регистрационные знаки EV-787, выполнял рейс из Екатеринбурга в Худжанд (Таджикистан). На борту находились 32 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Кольцово экипаж прекратил взлет на исполнительном старте из-за срабатывания сигнализации неисправности двигателя. Воздушное судно освободило ВПП и зарулило на стоянку. После выполнения перезагрузки компьютера и последующей проверки воздушное судно было допущено к выполнению рейса.

Ослепление лазером

27 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 2011 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Алматы (Казахстан). В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 100 (3050 м) экипаж сообщил об ослеплении лазером синего цвета.

Растрескивание лобового стекла

28 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Qantas, 1997 года выпуска, регистрационные знаки VH-OGS, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Honolulu (США). На борту находились 227 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Тихим океаном, на внутреннем слое лобового стекла (без повреждения среднего и внешнего слоев) образовалась трещина длиной 1,9 см. экипаж принял решение произвести вынужден посадку в Nadi (Фиджи). После благополучной посадки пассажиры были размещены в отелях. В Нади из Сиднея был направлен резервный Boeing 767-300 авиакомпании Qantas. Рейс прибыл в Гонолулу с задержкой 20,5 часов.

Невыпуск шасси

28 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FJMG, выполнял рейс из Quebec в Montreal (Канада). На борту находились 17 человек. В процессе захода на посадку в Монреале экипаж ушел на второй круг из-за отсутствия подтверждающей индикации

выпущенного положения шасси. В процессе выполнения проверок экипаж удалось выпустить шасси ручным способом. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 правую в Монреале через 30 минут после прекращения захода. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был обнаружен неисправный клапан селектора шасси. Произведена замена клапана.

Проблемы с поддержанием температуры в кабине

28 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N185AN, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Boston (США). На борту находились 188 пассажиров. Через 2 часа после взлета на расстоянии 1 часа полета от Атлантического побережья Ирландии, когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 360, экипаж принял решение развернуться из-за проблем с поддержанием нормальной температуры в кабине. Выполнив преждевременное снижение до эшелона полета 250, затем – до эшелона 170 и далее до высоты зоны ожидания в районе Exeter (Великобритания) для скорейшей выработки топлива, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту вылета Хитроу спустя 6 часов 40 минут после взлета. Рейс был отменен, пассажиры были перерегистрированы на рейс следующего дня.

Невыпуск шасси

28 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIGZ, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Munich (Германия). В процессе захода на посадку на ВПП 26 левую в Мюнхене экипаж ушел на второй круг из-за индикации невыпущенного положения шасси. Заняв высоту 4000 футов, экипаж вошел в левый круг полетов и сообщил о появлении подтверждающей индикации выпуска шасси. Через 12 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую в аэропорту Мюнхен.

Отказ гидросистемы

28 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air China выполнял рейс из Beijing в Wenzhou (Китай). Следуя по маршруту в 140 м.м. севернее Венжоу, экипаж принял решение произвести вынужден посадку в Hangzhou из-за отказа гидросистемы. В процессе захода на посадку в Ханжоу после выпуска шасси не появилось подтверждающей индикации выпущенного положения. В аэропорту была объявлена тревога с массовым привлечением аварийно-спасательных сил. В процессе выполнения предусмотренных QRH проверок экипажу удалось благополучно выпустить и поставить на замки все опоры шасси, что было подтверждено соответствующей сигнализацией. Воздушное судно произвело благополучную посадку в Ханжоу. Резервный самолет прибыл в Венжоу с задержкой 3,5 часа.

Ухудшение самочувствия командира экипажа

28 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Arkefly, 2011 года выпуска, регистрационные знаки PH-TFD, выполнял рейс из Banjul (Гамбия) в Amsterdam (Нидерланды). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 120 м.м. южнее Bordeaux (Франция), экипаж приступил к снижению с курсом на Бордо для производства там вынужденной посадки из-за плохого самочувствия командира воздушного судна, продолжавшего исполнять свои обязанности. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 в Бордо спустя 30 минут. Рейс был продолжен через 3 часа, после прибытия в Бордо командира экипажа из резерва.

Необходимость оказания медицинской помощи пассажиру

28 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BED, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж сообщил о плохом самочувствии пассажира, следовавшего после перенесенной хирургической операции. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Органом ОВД было обеспечено спрямление маршрута.

Проблемы с оборудованием

28 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Thomson, 1992 года выпуска, регистрационные знаки G-DBLA, выполнял рейс из Male (Мальдивы) в Manchester (Великобритания). На борту находились 230 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 в Мале экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 210 из-за технических проблем, а затем принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 36 в Мале спустя 1 час 5 минут после взлета. По сообщению Министерства транспорта Мальдив, рейс возвратился из-за отказа радиосвязи. Представитель аэропорта Мале сообщил, что самолет возвратился из-за проблем с авионикой. В авиакомпании отказались от комментариев.

Повреждение пневматиков

28 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPY, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Сургут. На борту находились 184 пассажира и 6 членов экипажа. При послеполетном осмотре в аэропорту Сургут обнаружено повреждение 2 пневматиков левой основной опоры шасси.

Самопроизвольное выключение двигателя

29 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAQ, выполнял рейс из Новосибирска в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 93 пассажира и 8 членов

экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Пулково на удалении 2 км от ВПП произошло самопроизвольное выключение силовой установки №1. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку.

Самопроизвольное выключение двигателя

29 марта экипаж самолета Ту-134АК авиакомпании «Космос - РКК Энергия», 1981 года выпуска, регистрационные знаки RA-65726, выполнял рейс из Внуково/Москва. В процессе руления для взлета произошло самопроизвольное выключение правой силовой установки. Воздушное судно возвратилось с маршрута руления на стоянку.

Отказ автомата тяги

29 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61704, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. На борту находились 59 пассажиров и 4 члена экипажа. В полете по маршруту произошел отказ автомата тяги двигателей. Экипаж принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушное судно произвело благополучную посадку в аэропорту назначения Домодедово.

Грубое приземление

29 марта экипаж грузового самолета Ту-204С авиакомпании «Авиастар-ТУ» (в лизинге у DHL Aviation), 2003 года выпуска, регистрационные знаки RA-64024, выполнял рейс из Leipzig (Германия) в Шереметьево/Москва. После посадки на ВПП 07 правую в аэропорту Шереметьево в сложных метеоусловиях (видимость 700 м, сильный снег, коэффициент сцепления 0,35) поступило добровольное сообщение командира воздушного судна о совершении грубой посадки. По результатам расшифровки бортовых регистраторов при посадке в аэропорту Шереметьево зафиксировано приземление с перегрузкой 2,06 единицы, а 2 секунды спустя на пробеге зафиксирована перегрузка 2,77 единицы. При первичном осмотре видимых повреждений и деформации конструкции воздушного судна не обнаружено. Самолет временно отстранен от эксплуатации.

Выключение двигателя

29 марта экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские авиалинии», 1988 года выпуска, регистрационные знаки RA-42361, выполнял рейс из Саратова в Домодедово/Москва. На борту находились 54 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты на взлетном режиме после взлета из Саратова сработали табло оповещения «Двигатель», «Помпаж», «Вибрация» и «Стружка» силовой установки №2, сопровождаемое двумя хлопками. Экипаж выключил двигатель, после чего принял возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Саратове через 13 минут после взлета. Резервный Як-42 прибыл в Домодедово с задержкой 2 часа.

Выключение двигателя

29 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Россия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAQ, выполнял рейс из Новосибирска в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 93 пассажира. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Пулково экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56). Экипаж продолжил заход на ВПП 28 левую и произвел благополучную посадку.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

29 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании KLM, 2006 года выпуска, регистрационные знаки PH-BQN, выполнял рейс из Guayaquil (Эквадор) в Amsterdam (Нидерланды). Когда воздушное судно следовало по маршруту южнее Ирландии, у пассажирки 68 лет возникли симптомы инсульта. Экипаж взял курс на север, приняв решение произвести вынужденную посадку в Shannon (Ирландия). Через 25 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 в Шенноне. Пассажирка была доставлена в местный госпиталь. Рейс прибыл в Амстердам с задержкой 1 час 20 минут.



PH-BQN во время пробега после посадки в Шенноне

Потеря давления в гермокабине

29 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2007 года выпуска, регистрационные знаки G-ECOB, выполнял рейс из Belfast/City в Inverness (Великобритания). Следуя по маршруту над Ирландским морем, экипаж доложил о потере давления в гермокабине, произвел снижение и взял курс на

Glasgow, где произвел благополучную посадку спустя 30 минут после взлета. Резервный Dash 8-400 прибыл в Инвернесс с задержкой 2 часа.

Утечка из гидросистемы

29 марта экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZR, выполнял рейс из Prague (Чехия) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе захода на посадку в Амстердаме экипаж сообщил об утечке из гидросистемы. Продолжив заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 27. Сразу после освобождения ВПП воздушное судно было остановлено на прилегающей РД. После выключения двигателей самолет был отбуксирован на перрон. По информации аварийных служб утечка гидрожидкости прекратилась до начала буксировки.

Столкновение с птицей

29 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Piedmont, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N329EN, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Charlotte в Lynchburg (США). В процессе захода на посадку на ВПП 04 в Линчбурге произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило незначительные повреждения.

Выкатывание за пределы ВПП

29 марта экипаж самолета Fokker 50 авиакомпании Feeder Airlines, регистрационные знаки ST-NEX, выполнял рейс из Juba в Wau (Южный Судан). На борту находились 52 человека. В 09.45 (06.45 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 09 в Вау воздушное судно отклонилось от оси ВПП и выкатилось за ее пределы. Произошел подлом носовой и левой основной опор шасси. Пассажиры были эвакуированы аварийным способом. Один из них получил серьезные травмы, еще четверо – легкие. Администрация госпиталя сообщила о пяти человеках, доставленных для оказания помощи, и переломе ноги у бортпроводницы, произошедшем в процессе эвакуации. Представитель аэропорта сообщил, что первая половина ВПП 09 была закрыта для проведения работ. Экипаж был информирован о необходимости посадки на вторую половину 2800-метровой ВПП. Один из пассажиров сообщил о том, что первая попытка захода закончилась уходом на второй круг. Источник в авиакомпании сообщил, что НОТАМ о проводимых работах по ремонту покрытия не издавался. Диспетчер Вышки также не предупредил экипаж о работах. Из-за профиля ВПП вовремя увидеть рабочих на ВПП было невозможно. Инцидент был ожидаемым, так как работы велись уже 3 месяца. Сводка METAP и информация о погоде в районе отсутствуют.



ST-NEX за пределами ВПП





Столкновение с птицей

29 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N547UW, выполнял рейс из Minneapolis в Phoenix (США). На борту находились 189 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 17 в Миннеаполисе экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 4000 футов и, не объявляя аварийной ситуации на борту, сообщил о необходимости возврата на аэродром вылета. На высоте около 4000 футов на скорости 220 узлов произошло столкновение носового обтекателя самолета с птицей. После 20-минутной выработки топлива в зоне ожидания на высоте 4000 футов экипаж приступил к заходу и благополучно приземлился на ВПП 12 правую спустя 30 минут после взлета. После посадки воздушное судно зарулило на перрон. Резервный Airbus

A321-200 прибыл в Феникс с задержкой 3 часа 45 минут. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил значительные повреждения.

Выключение двигателя

29 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXU, выполнял рейс из Баку (Азербайджан) в Ханты-Мансийск. На борту находились 111 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета возникла повышенная вибрация левой силовой установки. Двигатель был выключен экипажем, принявшим решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Баку через 30 минут после взлета.

Вынужденная посадка для оказания помощи члену экипажа

30 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N686DA, выполнял рейс из Salt Lake City в Boise (США). В процессе захода на посадку на ВПП 10 правую в Бойсе при подходе к высоте 6000 футов второй пилот сообщил о болезни бортпроводника. Через несколько минут командир воздушного судна запросил зону ожидания как можно ближе к аэропорту, сообщив о проводимой в передней кухне сердечно-легочной реанимации бортпроводника, из-за чего трое человек не находятся на своих местах. Экипажем была запрошена медицинская помощь на стоянке. Воздушное судно перешло в горизонтальный полет на высоте 6000 футов. В аэропорту была объявлена тревога. Через несколько минут экипаж запросил продолжение захода на ВПП 10 правую. Диспетчером Подхода была предложена ВПП 10 левая. Экипаж сообщил о намерении захватить сигнал курсового маяка ИЛС ВПП 10 правой и после установления визуального контакта с ВПП 10 левой произвести посадку на левую полосу. Экипаж предупредил о намерении освободить ВПП по РД D и ускоренно зарулить на стоянку. Через 10 минут после сообщения о проведении сердечно-легочной реанимации экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 10 левую. После посадки воздушное судно зарулило на стоянку на нормальной скорости. По словам одного из пассажиров, старший бортпроводник, работавшая в салоне первого класса, потеряла сознание. Был дважды использован автоматический дефибриллятор, однако спасти члена экипажа не удалось.

Выключение двигателя

30 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании JAL Japan Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки JA8943, выполнял рейс из Tokyo/Haneda в Kagoshima (Япония). На борту находились 150 человек. В процессе набора высоты при пересечении эшелона полета 300 произошел отказ правой силовой установки (PW4060). Экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в токийском аэропорту Ханэда через 50 минут после взлета. По сообщению Министерства транспорта Японии, произошел отрыв нескольких лопаток компрессора высокого давления.

Неисправность двигателя

30 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FCAB, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Halifax (Канада). На борту находились 219 пассажиров. Когда воздушное судно следовало над Атлантическим океаном, экипаж сообщил о неисправности двигателя (CF6). Снизившись до эшелона полета 260, экипаж взял курс на St. John's (Канада). В процессе захода на посадку в Сент-Джонсе экипаж сообщил о том, что после посадки воздушное судно будет остановлено на ВПП с выключением правого двигателя, и запросил аварийные службы произвести осмотр силовой установки. После благополучной посадки на ВПП 11 в Сент-Джонсе воздушное судно было остановлено на ВПП за пересечением с ВПП 16 и перед пересечением с ВПП 20. Правый двигатель был выключен для осмотра аварийной командой на наличие повреждений от пожара. После информации об отсутствии повреждений самолет зарулил на перрон. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Галифакс с задержкой 7 часов.



C-FCAB у телетрапа в аэропорту Сент-Джонс

Неуправляемые пассажиры

30 марта экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Pluna, 2008 года выпуска, регистрационные знаки CX-CRA, выполнял рейс из Rio de Janeiro/Galeao (Бразилия) в Montevideo (Уругвай). Примерно за 30 минут до расчетного времени посадки в Монтевидео экипаж запросил помощь полиции по

прилету, сообщив о группе в количестве примерно 20 пьяных, неуправляемых пассажиров. Воздушное судно благополучно приземлилось в Монтевидео. Полиция сопроводила с борта группу из 20 человек. По сообщению полиции, туристическая группа из Турции, направлявшаяся в Buenos Aires (Аргентина), уругвайских виз не имела. Будучи не в состоянии продолжать дальнейший полет, туристы провели ночь в транзитной зоне аэропорта. Авиакомпания не предъявила претензий, и путешествующие были выпущены после того, как отоспались.

Столкновение с птицей

30 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании THY Turkish Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки TC-JDT, выполнял рейс из Istanbul в Diyarbakir (Турция). На борту находились 123 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с одной из параллельных ВПП 17 в Стамбуле произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 270, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Стамбуле через 50 минут после взлета. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Диярбакыр с задержкой 4,5 часа. По сообщению представителя авиакомпании, вскоре после взлета произошло попадание птицы в двигатель.

Невыпуск закрылков

30 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Batavia выполнял рейс из Jakarta в Pekanbaru (Индонезия). На борту находились 163 человека. Экипаж прекратил заход на посадку в аэропорту Пеканбару из-за проблем с закрылками. После проведения предусмотренных проверок экипаж принял решение произвести заход с не полностью выпущенными закрылками в простых метеоусловиях при отсутствии ветра. В 15.45 (08.45 UTC) экипаж произвел благополучную посадку на повышенной скорости и остановился непосредственно перед выходным торцом ВПП (длина ВПП 2220 м). Пассажиры были высажены на полосу. Аэропорт оставался закрытым в течение 2 часов до момента буксировки самолета с ВПП, что привело к уходу на запасной аэродром нескольких рейсов. По сообщению представителя аэропорта, произошло разрушение, по крайней мере, одного из пневматиков.

Предполагаемое падение давления в пневматике

30 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N636JB, выполнял рейс из Buffalo в Orlando (США). На борту находились 152 человека. В процессе захода на посадку в Орландо экипаж сообщил о предполагаемом падении давления во внутреннем пневматике левой основной опоры шасси. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 18 левую и остановил воздушное судно на ВПП. После сообщения аварийных служб о нормальном давлении во всех пневматиках воздушное судно зарулило на стоянку.

Выключение двигателя

30 марта экипаж самолета Hawker 750 оператора Hangar 8 Management Ltd. (Великобритания), 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-NLPA, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Краснодар. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390, экипаж, объявив аварийную ситуацию, доложил о начале экстренного снижения из-за разгерметизации гермокабины. Заняв эшелон полета 100, экипаж отменил аварийное состояние, продолжив полет до аэродрома назначения. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Краснодаре.

Удар хвостовой частью о ВПП

31 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки JA701J, выполнял рейс из Shanghai/Hongqiao (Китай) в Tokyo/Haneda (Япония). На борту находились 296 пассажиров и 12 членов экипажа. В 16.10 (07.10 UTC) в процессе выравнивания воздушное судно столкнулось с порывом ветра, в результате чего экипаж принял решение уйти на второй круг. В процессе ухода произошел контакт хвостовой части самолета с поверхностью ИВПП, на которой были оставлены следы длиной около 7 м и шириной около 50 см. Спустя 28 минут экипаж, выполнив повторный заход, произвел благополучную посадку со второй попытки. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. Министерство транспорта Японии квалифицировало событие как авиационное происшествие, сообщив о повреждении гермошпангоута, деформации фюзеляжа и повреждении лакокрасочного покрытия в его нижней части.

Сводка METAR по аэродрому Токио/Ханэда:

```
RJTT 3IO73OZ OIOI3KT 9999 -SHRA FEWOIO SCTOI5 BKNOI7 IO/O7 QO997 NOSIG RMK
ISTOIO 3CUOI5 6SCOI7 A2946
RJTT 3IO724Z OIOI2KT 9999 -SHRA FEWOIO SCTOI3 BKNOI5 IO/O8 QO998 RMK ISTOIO
3CUOI3 6SCOI5 A2947
RJTT 3IO7I4Z 35OI3KT 7000 SHRA FEWOIO SCTOI2 BKNOI5 09/07 QO997 RMK ISTOIO
3CUOI2 6SCOI5 A2946
RJTT 3IO7OOZ 35OI7KT 7000 SHRA FEWOIO BKNOI2 BKNOI5 IO/O7 QO998 BECMG
TLO73O NSW RMK ISTOIO 5CUOI2 6SCOI5 A2948 MOD TURB BTN 3000 AND 5000FT
PLUTO BY B767 AT 06
RJTT 3IO638Z 35OI2KT 9000 -SHRA FEWOIO BKNOI5 BKNO6O I2/09 QO997 RMK ISTOIO
5SCOI5 6SCO6O A2946 P/RR
RJTT 3IO632Z 29OI4G26KT 22OV35O 9000 -SHRA FEWOIO SCTO6O BKNO8O I5/I2 QO997
RMKISTOIO 4SCO6O 7ACO8O A2945
```

Прерванный взлет

31 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 1999 года выпуска, регистрационные знаки PT-MZC, выполнял рейс из Goiania в Brasilia (Бразилия). В процессе разбега на ВПП 14 в один из двигателей (V2524) попала большая птица. Экипаж прекратил взлет на высокой скорости. Воздушное судно

благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на перрон. Рейс был отменен. Повреждены несколько лопаток вентилятора и детали последующего тракта силовой установки. Двигатель нуждается в замене. По сообщению взлетавших ранее экипажей, на ВПП наблюдались сидевшие стервятники.

Невыпуск закрылков

31 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egyptair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCS, выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Cairo (Египет). На борту находились 108 пассажиров. В процессе захода на посадку в Каире экипаж доложил о проблемах с закрылками. Посадка произведена благополучно на повышенной скорости. После перезагрузки системы закрылков воздушное судно было допущено к следующему полету через 3,5 часа после посадки.

Активация кислородных масок пассажиров

31 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Jet Airways, 2007 года выпуска, регистрационные знаки VT-JEM, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Mumbai (Индия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 правой в Хитроу при пересечении эшелона полета 140 произошло выпадение кислородных масок пассажиров. Экипаж прекратил набор на эшелоне 150, произвел снижение до эшелона полета 090 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 09 левую Хитроу с превышением максимального разрешенного посадочного веса. По сообщению очевидца, после посадки инженерно-технический состав собрался возле передней грузовой двери самолета.