КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

# ТОЛЬКО ФАКТЫ

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

**Март 2013 г.**

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

## Удар хвостовой частью о ВПП

1 марта экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании United, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N34460, выполнял рейс из Philadelphia в Chicago/O'Hare (США). В 07.52 (13.52 UTC) при посадке в чикагском аэропорту О'Хара произошло грубое приземление с контактом хвостовой части самолета с искусственным покрытием ВПП. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно освободил ВПП без доклада о (возможном) ударе хвостовой частью, в связи с чем осмотр ВПП произведен не был. Воздушное судно получило повреждения, степень которых устанавливается. Следующий плановый рейс – до Phoenix – был отменен. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, авиакомпания сообщила о случившемся в Федеральное управление. Начато расследование.

Сводка METAP по аэродрому Чикаго/О'Хара:

```
KORD 011451Z 35010KT 2 1/2SM -SN BR FEW013 BKN029 OVC036 M03/M06 A3010 RMK A02 SFC VIS
3 SLP200 P0001 60001 T10331056 51010
KORD 011433Z 35011KT 2 1/2SM -SN BR FEW013 OVC029 M03/M06 A3009 RMK A02 SFC VIS3 P0000
KORD 011351Z 34016KT 4SM -SN OVC027 M03/M06 A3008 RMK A02 SLP196 P0000 T10331061
KORD 011349Z 35016KT 4SM -SN OVC025 M03/M06 A3008 RMK A02 P0000
```

## Неуборка закрылков

1 марта экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Qatar Airways, 2011 года выпуска, регистрационные знаки A7-BAN, выполнял рейс из Doha (Катар) в New York/JFK (США). В процессе набора высоты после взлета из Дохи экипажу не удалось полностью убрать закрылки. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Доха. Резервный Boeing 777-300, вылетевший с задержкой 5,5 часов, прибыл в Нью-Йорк с опозданием на 4,5 часа.

## Повреждение огней ВПП

1 марта экипаж самолета Ту-204 авиакомпании Air Koryo, регистрационные знаки P633, выполнял рейс из Pyongyang (Северная Корея) во Владивосток. На борту находились 176 пассажиров. В процессе руления по РД А после благополучной посадки во владивостокском аэропорту Кневичи произошел наезд на огни ВПП. Никто не пострадал.

## Неуборка шасси, проблемы с наддувом

1 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-200 авиакомпании «Сахалинские Авиатрассы», 1996 года выпуска, регистрационные знаки RA-67257, выполнял чартерный рейс из аэропорта Ноглики в Южно-Сахалинск. На борту находились 17 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Ноглики не убрались все опоры шасси. В ходе выполнения проверок экипажу удалось убрать шасси. Было принято решение о продолжении полета до аэродрома назначения. В процессе набора заданного эшелона полета 180 на высоте 15000 футов произошло

срабатывание сигнализации падения давления в гермокабине. Экипаж произвел снижение до минимального безопасного эшелона полета 140 и восстановил работоспособность системы герметизации в ручном режиме. Примерно через 1 час 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Южно-Сахалинск.

## Столкновение с огнями ВПП

1 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDA, выполнял рейс из Новосибирска в Домодедово/Москва. На борту находились 177 пассажиров и 7 членов экипажа. Взлет был произведен в 06.54 (23.54 UTC 28 февраля). В ходе полета поступила информация о возможном повреждении правой основной опоры шасси при вылете из новосибирского аэропорта Толмачево. Согласно поступившему сообщению, при осмотре ВПП 16/34 было обнаружено повреждение 12 боковых огней на восточной стороне ВПП. С момента предыдущего осмотра ВПП взлет с ВПП 16 произвели 5 воздушных судов. Все они были осмотрены после прибытия в аэропорты назначения. Экипаж VQ-BDA произвел благополучную посадку на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения пневматиков передней и правой основных опор шасси.

Сводка METAP по аэродрому Толмачево/Новосибирск:

```
UNNT 0I0030Z 230I3GI8MPS 0800 R25/PI500U +SHSN BLSN SCTOI3 BKN033CB OVCI00 M05/M08 QI000
25390I40 I6390I40 TEMPO 0300 RMK QFE740/0987
UNNT 0I0000Z 230I5G22MPS 0I00 RI6/0300U +SHSN BLSN BKN0I3 OVC040CB M04/M06 QI000 I6390I40
25390I40 TEMPO 0300 RMK QFE740/0987
UNNT 282330Z I90I3MPS 0700 RI6/PI500U +SHSN BLSN BKN023CB OVCI00 M04/M05 Q0999 I6390I40
25390I40 TEMPO 0300 RMK QFE739/0986
UNNT 282300Z I80I2MPS 0450 RI6/II00D +SHSN BLSN BKN026CB OVC200 M04/M05 Q0999 I6390I45 25390I40
TEMPO 0300 RMK QFE739/0986
```

## Выход за пределы ВПП

1 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Тамбов. В процессе пробега после посадки на ВПП 15 аэропорта Тамбов произошло выкатывание воздушного судна на боковую полосу безопасности. Никто не пострадал. Самолет не получил повреждений и самостоятельно зарулил на перрон.

## Неуборка закрылков

2 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQL, выполнял рейс из Сыктывкара в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Сыктывкара экипаж сообщил об индикации неубранного положения закрылков. После выполнения проверок было принято решение продолжить полет до аэродрома назначения. Через 2

часа 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога. Самолет был отстранен от эксплуатации.

## Проблемы с топливной системой

2 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320, произошло срабатывание сигнализации низкого давления топливного насоса. Экипаж сообщил о проблемах с топливной системой и произвел снижение до эшелона полета 200, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

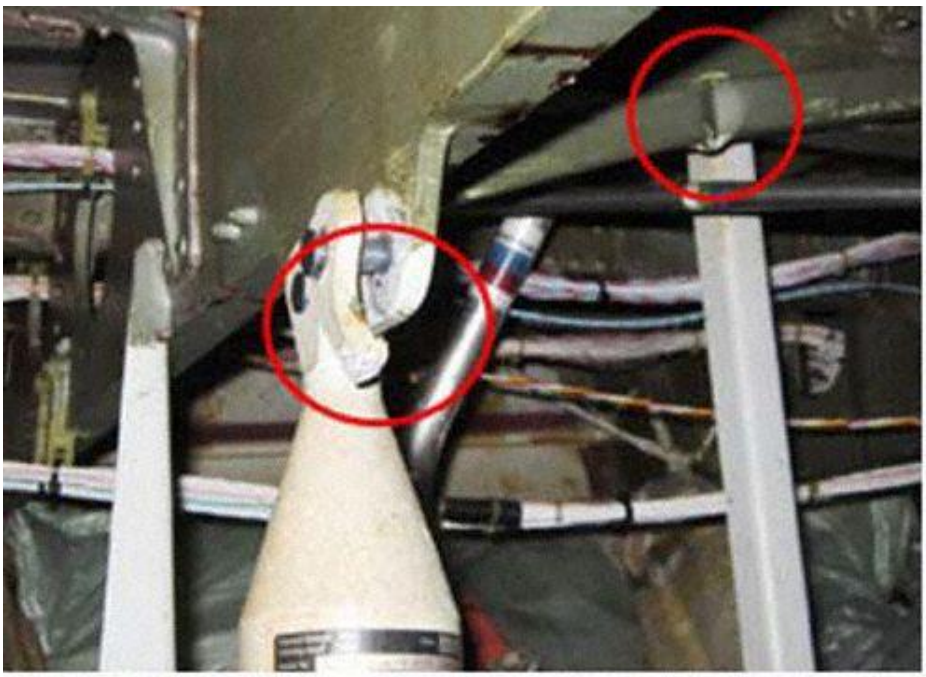
## Удар хвостовой частью о ВПП

2 марта экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании Sata International, 1991 года выпуска, регистрационные знаки CS-TGU, выполнял рейс из Lisbon в Ponta Delgada/Azores (Португалия). На борту находились 117 человек. В 20.10 (21.10 UTC) при посадке на ВПП 30 аэропорта Понта-Делгада (Азорские острова) произошел контакт хвостовой части воздушного судна с искусственным покрытием ВПП. Экипаж благополучно завершил пробег. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения и было отстранено от эксплуатации на время технической проверки и ремонта. Обратный рейс был отменен. При проверке были обнаружены значительные повреждения конструкции, требующие ремонта в аэропорту Понта-Делгада перед перегонкой на базу. Спустя 12 дней после происшествия самолет находился на земле. Расследование события, классифицированного как серьезный инцидент, проводит Отдел расследования и предотвращения авиационных происшествий Португалии (GPIAA). Согласно предварительному докладу GPIAA от 14 марта 2013 года, экипаж запросил заход на оборудованную ИЛС ВПП 30 аэропорта Понта-Делгада при рабочей ВПП 12. При ветре 180° 14 узлов попутная составляющая ветра (7 узлов) не превышала допустимой. В процессе выравнивания нос самолета был поднят слишком высоко, что привело к контакту хвостовой части с ВПП. Воздушное судно получило видимые повреждения нижней части хвостовой обшивки фюзеляжа, деформацию и разрушение ряда заклепок, внутренние повреждения подкосов в районе 77 шпангоута. Аэропорт Понта-Делгада имеет ВПП 12/30 длиной 2345 м. ВПП 30 оборудована для захода по ИЛС. Инструментальные заходы для ВПП 12 не опубликованы.

Сводка METAP по аэродрому Понта-Делгада:

```
LPPD 022230Z I40I9KT 9999 -RA SCTOI4 I4/II QO994
LPPD 022200Z I50I7KT 9999 -RA SCTOI4 I4/II QO995
LPPD 022I30Z I60I5KT I30VI90 9999 -RA FEWOIO SCTO20 BKNO35 I3/I2 QO995
LPPD 022I00Z I70I3KT 9999 -SHRA SCTOI5 SCTO30 I3/I2 QO997
LPPD 022030Z I50I4KT 9999 -SHRA SCTOI6 I4/I2 QO997
LPPD 022000Z I50I2KT 9999 SCTOI8 I5/I3 QO998
```














## Отказ управления разворотом шасси

2 марта экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDK, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Manchester (Великобритания). После благополучной посадки на ВПП 05 левую аэропорта Манчестер экипаж был вынужден остановиться на ВПП из-за отказа

управления разворотом носовой опоры шасси. Воздушное судно было отбуксировано на перрон спустя 20 минут. Самолет вылетел в обратный рейс с задержкой 1 час 10 минут.

## Угроза взрыва

2 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Aeromexico, 2006 года выпуска, регистрационные знаки N745AM, выполнял рейс (отправление – 1 марта) из Tijuana (Мексика) в Shanghai/Pudong (Китай). На борту находились 247 пассажиров. Через 1 час после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300 в 50 м.м. северо-восточнее San Francisco (США), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета после получения информации об анонимном телефонном звонке о наличии взрывного устройства на борту. Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тихуана. При досмотре самолета, пассажиров и багажа следов взрывчатки обнаружено не было. Через 3 час 15 минут самолет вылетел повторно с 245 пассажирами и благополучно прибыл в Шанхай.

## Сильный запах в кабине

2 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABIL, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Graz (Австрия). На борту находились 58 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 аэропорта Франкфурт-на-Майне экипаж ощутил сильный неприятный запах в кабине, который через короткое время рассеялся. Рейс был продолжен до аэродрома назначения. В процессе захода на посадку в Граце запах появился вновь, в результате чего экипаж был вынужден применить кислородные маски. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 центральную аэропорта Грац и зарулило на стоянку. По сообщению медицинской службы, во время стоянки в Граце командир воздушного судна обратился с просьбой взять анализы у всех членов экипажа для проверки возможной интоксикации, однако, для этого требовался переезд в университетскую клинику в городе. Капитан принял решение не проводить медицинское обследование. Обратный рейс был выполнен по расписанию. После посадки во Франкфурте самолет оставался на земле в течение 6 часов, после чего возобновил полеты. Уполномоченный орган гражданской авиации Австрии проводит расследование инцидента.

## Проблемы с предкрылками

2 марта экипаж самолета Dassault Falcon 2000EX авиакомпании NetJets, 2007 года выпуска, регистрационные знаки CS-DLG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Madrid (Испания). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 070 экипаж доложил о проблемах с закрылками и решении возвратиться на аэродром вылета. После выполнения проверок экипаж сообщил об устранении проблемы и принял решение следовать на аэродром назначения Мадрид.

## Поражение разрядом атмосферного электричества

3 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VP-BAS, выполнял чартерный рейс из Домодедово/Москва в Antalya (Турция). В процессе захода на посадку в аэропорту Анталья произошло попадание молнии в носовую часть воздушного судна. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. При послеполетном осмотре было обнаружено оплавление заклепок в носовой части самолета.

## Самопроизвольное открытие створок шасси

3 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Jazz, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FABW, выполнял рейс из Halifax в Deer Lake (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Галифакса после полной уборки шасси произошло самопроизвольное открытие створок шасси, сопровождаемое соответствующей индикацией, с последующим возвращением створок в закрытое положение. Через несколько минут произошло повторное открытие створок шасси, сопровождаемое срабатыванием соответствующей индикации, после чего створки снова закрылись. Экипаж прекратил набор на высоте 8000 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены реле всех трех опор шасси. При последующих тестовых уборках-выпусках шасси неисправность не повторилась. Воздушное судно было допущено к эксплуатации.

## Проблемы с наддувом

3 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73012, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Краснодар. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310, экипаж сообщил о проблемах с наддувом. После снижения до эшелона полета 270 было принято решение о продолжении полета до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краснодар.

## Отказ гидросистемы

3 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEF, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Cork (Ирландия). На борту находились 150 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 280, экипаж сообщил об отказе гидросистемы, требующем альтернативного выпуска шасси, применения торможения от резервной системы и об отсутствии управления разворотом носовой опоры. Экипаж запросил тягач к расчетному времени посадки в Shannon (Ирландия), куда принял решение следовать для вынужденной посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон и через 25 минут было отбуксировано с ВПП на перрон.

## Индикация невыпущенного положения шасси

3 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Трансаэро», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-DBF, выполнял рейс из Благовещенска в Домодедово/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Домодедово экипаж прекратил заход и ушел на второй круг, сообщив об индикации небезопасного положения шасси. После выполнения проверок в зоне ожидания на эшелоне полета 080 экипаж доложил об успешном решении проблемы и готовности к повторному заходу. Через 25 минут после ухода на второй круг воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Домодедово.

## Отказ автомата противоюза

3 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N376AN, выполнял рейс из Santiago (Доминиканская Республика) в New York/JFK (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту, произошло срабатывание индикации неисправности автомата противоюза. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди. Аналогичные проблемы на самолете имели место 28 февраля (см. в февральском выпуске «ТОЛЬКО ФАКТЫ»). Воздушное судно выполняло свой первый рейс после отстранения от эксплуатации. Инженерно-техническим составом был обнаружен дефект гидравлического клапана и коррозия нескольких электрических проводов в жгуте правого автомата противоюза.

## Проблемы с герметизацией

3 марта экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании China Eastern, 2005 года выпуска, регистрационные знаки B-6120, выполнял рейс из Shanghai/Hongqiao в Beijing (Китай). В процессе набора высоты через 10 минут после взлета из Шанхая экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с давлением в гермокабине. Воздушное судно благополучно приземлилось в шанхайском аэропорту Хунцяо. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Пекин с задержкой 3 часа.

## Запах гари

3 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N57111, выполнял рейс из New York/JFK в Los Angeles (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 80 м.м. южнее Cleveland (США), экипаж сообщил о поступлении информации из салона о наличии горелого запаха и принял решение произвести внеплановую посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кливленд. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщению представителя авиакомпании, при проверке инженерно-техническому составу не удалось ничего обнаружить. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.



4 марта экипаж самолета Fokker 50 авиакомпании CAA Compagnie Africaine Aviation, 1992 года выпуска, регистрационные знаки 9Q-CBD, выполнял рейс из Lodja в Goma (Демократическая республика Конго). На борту находились 3 пассажира, 6 членов экипажа и груз. В 17.4 (15.44 UTC) в процессе захода на посадку в сложных метеоусловиях (гроза и боковой ветер, резкое уменьшение видимости) на ВПП 36 аэропорта Гома произошло столкновение воздушного судна со зданиями в жилом районе у озера Киву. Большинство находившихся на борту людей, погибли. Из-под обломков самолета удалось спасти 3 человек. Обнаружены тела 5 погибших. 1 человек не был найден и позднее официально объявлен погибшим. 1 человек, травмированный на земле обломками самолета, был доставлен в госпиталь. После столкновения со строениями воздушное судно остановилось на открытом участке полностью разрушенным. Место катастрофы находится в центре города Гома к югу от ВПП. Информация о погоде отсутствует. Аэропорта Гома имеет ВПП 18/36 длиной 2000 метров и оборудован ВОР и ОПРС.



*Фото: Reuters/Sylvain Liechti/MONUSCO*




*Карта: Google maps*



*Фото: North Kivu Provincial Government*





## Столкновение со стаей птиц




4 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-EZDX, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в London (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 левой аэропорта Амстердам над выходным торцом ВПП в процессе уборки шасси произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц, часть из которых попала в левую силовую установку. Прекратив набор на высоте 2000 футов, экипаж сообщил об индикации повышенной вибрации левого двигателя и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 11 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 амстердамского аэропорта Схипхол. Самолет был остановлен на ВПП для осмотра аварийными службами. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Лондон с задержкой 4 часа. После запроса парламента Нидерландов о состоянии безопасности в амстердамском аэропорту Схипхол выяснилось, что A319 Easyjet столкнулся с 6 белолобыми гусями (размах крыльев до 165 см, вес – до 3,3 кг). В результате столкновения произошел отказ двигателя. Для контроля за птицами в районе аэропорта Схипхол разрабатывается специальный радиолокатор, принимаются меры, чтобы сделать территорию аэродрома менее привлекательной для птиц. *Фото: Nick Kontonocolas*

## Прерванный взлет

4 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании THY Turkish Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки TC-JDJ, выполнял рейс из Istanbul/Ataturk (Турция) в Bangkok (Таиланд). В процессе разбега с ВПП 35 левой в аэропорту Стамбул экипаж на малой скорости (около 25 узлов) прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации отказа тормозной системы. По указанию «Вышки» экипаж продолжил руление по ВПП и освободил полосу по РД А3 в 1700 м от начала, после чего зарулил на перрон. После устранения неисправности самолет вылетел спустя 3,5 часа и прибыл в Бангкок с задержкой 3 часа.

## Невыпуск закрылков

4 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGR, выполнял рейс из Тюмени в Сургут. На борту находились 41 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в Сургуте не произошел выпуск закрылков в посадочное положение. После выполнения проверок экипаж принял решение о производстве посадки без закрылков. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

## Возврат по техпричине

4 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEB, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Dublin (Ирландия). В процессе набора высоты после взлета из Барселоны при пересечении эшелона полета 150 экипаж сообщил о технической проблеме, требующей возврата на аэродром вылета. Дополнительное обслуживание экипажем не запрашивалось. Прекратив набор на эшелоне полета 170 в процессе разворота в сторону Барселоны, экипаж сообщил о том, что было вынужден оставаться вне слоя обледенения. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Барселона. Рейс был отменен.

## Неисправность системы кондиционирования

4 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-200 авиакомпании Eastern Australia, 1995 года выпуска, регистрационные знаки VH-TQS, по соглашению с Qantas выполнял рейс из Sydney на остров Lord Howe. На борту находились 30 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Сиднея при пересечении эшелона полета 140 экипаж перешел в горизонтальный полет, сообщив о неисправности системы кондиционирования воздуха, приведшей к повышению температуры в салоне, и запросил медицинскую помощь. После выработки топлива на высоте 6000 футов воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сидней спустя 1 час 15 минут после взлета. 2 пассажира были доставлены в госпиталь. По сообщению представителя авиакомпании, из-за неисправности системы кондиционирования произошел рост температуры в пассажирском салоне до 40 градусов по Цельсию. С симптомами обезвоживания 2 пассажира были доставлены в медицинское учреждение. Еще нескольким пассажирам помощь была оказана на месте.

## Испарения

4 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании US Airways, 2012 года выпуска, регистрационные знаки N559UW, выполнял перегоночный рейс из Las Vegas в Charlotte (США). На борту находились 7 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 180 м.м. северо-восточнее Phoenix (США), экипаж доложил об испарениях на борту и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 390 воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Феникс. Экипаж в полном составе прошел

медицинский контроль. Помощь никому из них не потребовалась. Проводится расследование по установлению причины образования испарений.

## Проблемы с двигателем

4 марта экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Delta Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N807NW, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Mumbai (Индия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 левой аэропорта Амстердам экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 110 и объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблемах с правой силовой установкой (PW4168A). Экипаж запросил для посадки ВПП 18 правую. Через 3 минуты аварийная ситуация была объявлена также экипажем самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM из-за дыма в кабине и салоне, сообщившим о необходимости эвакуации пассажиров на ВПП (см. ниже). Из-за поступившего запроса экипажа Delta на ВПП 18 правую их самолет был оставлен на траектории захода на эту полосу. Экипажу KLM была предложена ВПП 18 центральная. Для одновременного обслуживания двух аварийных ситуаций в аэропорту Схипхол были собраны по тревоге значительные силы аварийных служб. Через 30 минут после взлета, через 20 минут после объявления решения о возврате и через 5 минут после посадки аварийного самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM экипаж Airbus A330-300 произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую амстердамского аэропорта Схипхол. Резервный Airbus A330-300 вылетел из Амстердама в Мумбай с задержкой 4,5 часа.

## Дым в кабине и салоне

4 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PH-BGA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Milan/Linate (Италия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 левой аэропорта Амстердам экипаж был вынужден применить кислородные маски. Прекратив набор на высоте 2000 футов, экипаж сообщил о дыме в кабине и салоне и предупредил о намерении произвести эвакуацию пассажиров на ВПП сразу после посадки. В процессе захода на посадку экипаж получил запрос диспетчера «Подхода» о готовности произвести посадку на ВПП 18 центральную из-за другого аварийного самолета, заходящего на ВПП 18 правую. Экипаж ответил положительно и сообщил о существенном улучшении ситуации на борту и отсутствии дальнейшей необходимости в эвакуации. Через 13 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную амстердамского аэропорта Схипхол. Экипаж самостоятельно зарулил на стоянку в сопровождении машин аварийных расчетов. Резервный Boeing 737-800 вылетел из Амстердама спустя 2,5 часа после возврата и прибыл в Милан с задержкой 3 часа.

## Посадка на РД

5 марта экипаж самолета Ан-38-100 авиакомпании «Восток», 1997 года выпуска, регистрационные знаки RA-41901, выполнял рейс без пассажиров из Хабаровска во Владивосток. На борту находились 2 члена экипажа. Экипаж произвел посадку на магистральную РД в 200 м южнее ВПП 25 левой владивостокского аэропорта

Кневичи. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Люди и техника на РД отсутствовали.

Сводка METAP по аэродрому Владивосток:

```
UHWW 050600Z 20004MPS I50V2IO 9999 OVC200 03/M07 QIOI2 NOSIG RMK QFE758/IOII 25CLRD70
UHWW 050530Z I9006MPS 9999 OVC200 03/M06 QIOI3 NOSIG RMK QFE758/IOII 25CLRD70
UHWW 050500Z 20006MPS 9999 OVC200 03/M08 QIOI3 NOSIG RMK QFE759/IOI2 25CLRD70
```

## Удар хвостовой частью о ВПП

5 марта экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Lufthansa, 2005 года выпуска, регистрационные знаки D-AIKJ, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Munich (Германия). В 21.54 (03.54 UTC 6 марта) при отрыве от ВПП 32 правой чикагского аэропорта О'Хара произошел контакт хвостовой части самолета с ИВПП. Экипаж не заметил касания и продолжил полет до аэродрома назначения в обычном режиме. После полета на крейсерском эшелоне 370 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 левую аэропорта Мюнхен спустя 8,5 часов после взлета. При послеполетном осмотре были обнаружены значительные повреждения. Воздушное судно было отстранено от эксплуатации. Расследование проводит Федеральное бюро Германии по расследованию авиационных происшествий (BFU).

Сводка METAP по аэродрому Чикаго/О'Хара:

```
KORD 06045IZ 35OI4KT 6SM -SN BR OVCOI2 MOI/MO3 A2994 RMK AO2 SNBO2 SLPI45 POOOO
TIOIII028
KORD 060427Z 36OI2KT 2SM -SN BLSN BR OVCOI2 MOI/MO2 A2993 RMK AO2 SNBO2 POOOO
KORD 06035IZ 35OI4KT 6SM BLSN BR BKNOI2 OVCOI8 OO/MO2 A299I RMK AO2 SNE34 SLPI36
POOOI TOOOOI022
KORD 060323Z OIOI6G2IKT 5SM -SN BLSN BR BKNOI2 OVCO2I OO/MO2 A2990 RMK AO2 POOOI
```

## Выкатывание за пределы ВПП

5 марта экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Rio Cargo Linhas Aereas, 1983 года выпуска, регистрационные знаки PR-IOD, по соглашению с почтовой службой Бразилии выполнял рейс по перевозке почты из Cuiaba в Porto Velho (Бразилия). На борту находились 3 члена экипажа. В 09.22 (13.22 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 01 аэропорта Порту-Велью воздушное судно вышло за пределы выходного торца и, отклонившись влево, остановилось на мягком грунте левее ВПП в 20 м от искусственного покрытия. Никто не пострадал. Самолет не получил видимых повреждений. В результате происшествия аэропорт оставался закрытым в течение 4 часов, после чего было принято решение о возобновлении полетов со смещением входного порога ВПП 19 на 580 м. Для эвакуации самолета, застрявшего колесами в грунте, была произведена выгрузка груза. По заявлению экипажа, произошел отказ тормозной системы. Для предотвращения выкатывания на пересеченный рельеф пилотирующий пилот развернул самолет влево, где, завязнув в мягком грунте, воздушное судно смогло быстро остановиться. Расследование проводит

Центр по расследованию и предотвращению авиационных происшествий Бразилии (CENIPA).

Сводка METAP по аэродрому Порту-Велью:

```
SBPV 05I500Z 24004KT 6000 SCT005 BKN080 25/22 QIOI4
SBPV 05I400Z 00000KT 6000 BKN004 BKN080 24/23 QIOI5
SBPV 05I300Z 00000KT 5000 -RA BR SCT006 BKN080 24/23 QIOI5
SBPV 05I200Z 03003KT 5000 -RA BKN005 OVC080 22/2I QIOI5 RETS
```

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

```
00I35/I3 - DECLARED DIST CHANGED TO:
RWY TORA TODA  ASDA  LDA
0I  I820M I820M I820M I820M
I9  I820M I820M I885M I820M.
05 MAR I7:29 20I3 UNTIL 07 MAR I7:00 20I3. CREATED: 05 MAR I7:33 20I3
00I34/I3 - RWY I9 FST 580M CLSD DUE TO ACFT ACCIDENT. 05 MAR I7:23 20I3 UNTIL 07 MAR
I7:00 20I3. CREATED: 05 MAR I7:26 20I3
```



## Непрекращающаяся сигнализация пожара двигателя

5 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Horizon, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N417QX, по соглашению с Alaska Airlines выполнял рейс из San Jose в Boise (США). На борту находились 48 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Сан-Хосе при пересечении высоты 17000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет и объявил аварийную ситуацию из-за срабатывания сигнализации пожара двигателя (PW150A). Экипаж выключил силовую установку, активировал систему пожаротушения, однако

сигнализация пожара не прекратилась. Заходившие на посадку в аэропорт Сан-Хосе самолеты были направлены в зону ожидания. Все операции на параллельных ВПП 12 левой и правой были отменены. Экипаж не подтвердил диспетчерское указание о переходе на частоту «Подхода» и на связь с ним не вышел. Ответа на вызов органа ОВД на аварийной частоте также не последовало. Согласно показаниям ответчика самолет производил ускоренное снижение. Позднее пилот вышел на связь с «Вышкой» – суда по характерному фону, в кислородной маске – и сообщил о продолжающейся сигнализации пожара правой силовой установки и намерении произвести аварийную эвакуацию после посадки. Экипажу была разрешена посадка на ВПП 12 левую или правую на усмотрение пилотов. С «Вышки» сообщили об отсутствии наблюдаемого дыма. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 левую аэропорта Сан-Хосе и было остановлено с выключением двигателя. После сообщения аварийных служб об отсутствии дыма и огня экипаж отменил аварийную эвакуацию. Пассажиры были высажены обычным способом через левую дверь и автобусом доставлены к терминалу. Примерно через 1 час после посадки самолет был отбуксирован на перрон. Резервный Dash 8-400 прибыл в Бойсе с задержкой 6,5 часов. По сообщению Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) от 5 марта, воздушное судно получило незначительные внутренние повреждения в результате пожара двигателя в полете. В процессе набора высоты после взлета при пересечении эшелона полета 200 экипаж услышал звук взрыва, после чего произошло срабатывание сигнализации пожара правой силовой установки. Экипаж выключил двигатель и активировал обе очереди пожаротушения, однако, сигнализация пожара не прекратилась. Кабинный экипаж сообщил об отсутствии видимых признаков пожара двигателя. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. При первоначальной проверке двигателя инженерно-техническим составом был установлен факт пожара двигателя. Для дальнейшего расследования самолет был установлен в закрытый ангар.

## Неисправность противообледенительной системы

5 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89003, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Krakow (Польша). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 130 экипаж доложил о неисправности управления противообледенительной системы правого полукрыла и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Неисправность шасси

5 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Airlinair, 1998 года выпуска, регистрационные знаки F-GVZL, выполнял рейс из Marseille в Toulouse (Франция). На борту находился 31 пассажир. Примерно в 18.40 (17.40 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 14 левую аэропорта Тулуза экипаж заметил необычный шум и вибрацию шасси. При попытке освободить ВПП произошел отказ управления разворотом носовой опоры шасси. Воздушное судно было

остановлено на ВПП из-за невозможности самостоятельного руления. По сообщению представителя авиакомпании, в процессе пробега после посадки в условиях сильного бокового ветра на скорости около 70 узлов произошло разрушение 2 пневматиков. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 12 марта, произошло рассоединение шлиц-шарнира носовой опоры шасси. Событие было классифицировано как авиационное происшествие. Проводится расследование. Спустя 7 дней после происшествия воздушное судно находилось на земле.

## Отказ системы автоматического торможения

6 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOZ, выполнял рейс без пассажиров из Казани в Новосибирск для выполнения технического обслуживания. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе пробега после посадки в новосибирском аэропорту Толмачево произошел отказ системы автоматического торможения. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на стоянку. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение внутреннего пневматика правой основной опоры шасси.

## Индикация неполной уборки шасси

6 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-FDQQ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Tampa (США). На борту находились 153 человека. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 370 в 200 м.м. южнее Торонто и проходило аэропорт Pittsburgh (США), произошло срабатывание индикации промежуточного положения створок левой основной опоры шасси. Экипаж объявил срочную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто.

## Невыпуск закрылков

6 марта экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании LOT Polish Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки SP-LDE, выполнял рейс из Warsaw в Katowice (Польша). В процессе захода на посадку в аэропорту Катовице не произошел выпуск шасси в посадочное положение. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания для выполнения проверок, в ходе которых проблему устранить не удалось. Экипаж принял решение о производстве посадки без выпуска закрылков. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Катовице. Обратный рейс был отменен. Видео, снятое пассажиром Piotr Pitterek.

## Проблемы с системой кондиционирования

6 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Кыргызстан», 1991 года выпуска, регистрационные знаки EX-37401, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ош (Киргизия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 130, сообщив о проблемах с

системой кондиционирования воздуха. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Отказ генератора

6 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61706, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Мурманск. На борту находились 55 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета на удалении 120 км от аэродрома Пулково на эшелоне полета 220 экипаж перешел в горизонтальный полет из-за отказа правого генератора (двигателя Д-436). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 55 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 левую аэропорта Пулково. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Мурманск с задержкой 3 часа.

## Невыпуск закрылков

6 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLS, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нерюнгри. В процессе захода на посадку в аэропорту Нерюнгри произошел невыпуск закрылков в посадочное положение. После выполнения проверок экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 08 аэропорта Нерюнгри.

## Выключение двигателя

6 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Aeromexico, 2005 года выпуска, регистрационные знаки XA-VAM, выполнял рейс из Mexico City (Мексика) в Los Angeles (США). На борту находились 90 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Mazatlan (Мексика), экипаж был вынужденную выключить правый двигатель (CFM56), после чего принял решение следовать на аэродром Масатлан, где произвел благополучную посадку. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Лос-Анджелес с задержкой 7 часов. По сообщениям пассажиров, двигатель произвел два сильных хлопка, сопровождаемых языками пламени.

## Проблемы с наддувом

6 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Primera Air Scandinavia, 2000 года выпуска, регистрационные знаки OY-PSE, выполнял рейс из Keflavik (Исландия) в Tenerife/ Sur Reina Sofia (Испания). На борту находились 183 пассажира и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Кефлавика экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 200, сообщив о проблемах с наддувом. После снижения до эшелона полета 150 экипаж развернулся на восток, следуя вдоль южного побережья Исландии. С дальнейшим снижением до эшелона полета 100 экипаж продолжил полет через Фарерские острова в направлении Северной Шотландии, а затем развернулся на юг, взяв курс на Shannon (Ирландия). В процессе захода на посадку в аэропорту Шеннон экипаж сообщил об ожидаемой штатной посадке и запросил плавное снижение ввиду разгерметизации кабины. В

дополнительном обслуживании аварийных служб экипаж не нуждался. Медицинская помощь также не запрашивалась. Тем не менее, туроператором было организовано прибытие бригад травматологии на случай, если их помощь потребуется. Через 3 часа после прекращения набора при вылете из Кефлавика воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон. Диспетчер «Вышки» напомнил экипажу о необходимости отключения предохранителей бортового магнитофона по просьбе Отдела по расследованию авиационных происшествий Ирландии, направившего на место группу расследователей. Для выполнения рейса в Шеннон из Copenhagen (Дания) был направлен резервный Boeing 737-800. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Шеннон из-за штормового ветра в Кефлавике.

Сводка METAP по аэродрому Кефлавик:

```
BIKF 06I030Z 06038G48KT 0I00 RII/0200 SN BLSN BKN003 OVC009 M03/M04 QI006
BIKF 06I000Z 06035G45KT 0I00 RII/0300 SN BLSN BKN002 OVC009 M03/M04 QI006
BIKF 060930Z 06038G52KT 0I00 RII/0200 SN BLSN BKN002 OVC009 M03/M04 QI006
BIKF 060900Z 06036G46KT 0I00 RII/0300 -SN BLSN BKN002 OVC009 M03/M04 QI007
```

## Неуборка шасси

6 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQF, выполнял рейс из Sault Ste. Marie в Toronto City (Канада). На борту находились 24 человека. В процессе набора высоты после взлета не убралась правая основная опора шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Солт-Сте-Мари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, перед взлетом не был убран штырь фиксации шасси на земле. После повторного вылета самолет прибыл в Торонто с задержкой 2 часа 40 минут.

## Прерванный взлет

7 марта экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GCJB, выполнял рейс из Hamilton в Moncton (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Гамильтон экипаж на низкой скорости (около 40 узлов) прекратил взлет из-за отказа левой силовой установки (JT8D). Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность турбины.

## Проблемы с двигателем

7 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании KLM, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PH-BXZ, выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Amsterdam (Нидерланды). Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в 150 м.м. севернее Madrid (Испания), экипаж доложил о проблемах с левой силовой установкой (CFM56) и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Мадрид.

## Попадание птицы в двигатель

7 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N314US, выполнял рейс из Charlotte в Detroit (США). В процессе разбега с ВПП 36 центральной аэропорта Шарлотта экипаж на высокой скорости прекратил взлет из-за попадания птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж благополучно завершил пробег, самостоятельно освободил полосу и остановил самолет на прилегающей РД. К месту остановки по тревоге прибыли аварийные службы. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, на ВПП были обнаружены детали двигателя.

## Индикация дыма

7 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GJZZ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Minneapolis (США). На борту находились 24 человека. В процессе набора высоты после взлета из Торонто произошло срабатывание сигнализации дыма в туалете. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 18 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Торонто. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были обнаружены два горелых следа на задней части фонаря освещения.

## Подлом носовой опоры шасси

7 марта экипаж самолета Swearingen SA-227AC Metro авиакомпании BinAir Aero Service, 1990 года выпуска, регистрационные знаки D-CAVA, выполнял грузовой рейс из Manston (Великобритания) в Dublin (Ирландия). На борту находились 2 члена экипажа. В 08.30 (08.30 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 10 аэропорта Дублин на участке между РД E4 и E5 произошел подлом носовой опоры шасси. Воздушное судно остановилось на ВПП. Никто не пострадал. Самолет получил значительные повреждения. Отдел по расследованию авиационных происшествий Ирландии направил на место группу расследователей, начав расследование события с зарегистрированном в Германии воздушным судном. По сообщению полномочного органа гражданской авиации Ирландии, из-за блокирования ВПП 16/34, приведшего к закрытию аэропорта, 12 воздушных судов были направлены в зоны ожидания. Экипажи пяти из них позднее приняли решение следовать на запасной аэродром Shannon (Ирландия). ВПП была открыта через 35 минут после происшествия.

Сводка METAR по аэродрому Дублин:

```
EIDW 070900Z 05007KT II00 RI6/PI500 R28/PI500 RI0/PI500 -RADZ FEW002 BKN003 BKN017
07/06 Q0995 NOSIG
EIDW 070830Z 07008KT II00 RI6/I500N R28/PI500 RI0/PI500 -RADZ SCT001 BKN003 BKN007
07/06 Q0995 NOSIG
EIDW 070800Z 080I2KT II00 RI6/II00VI500U R28/II00VI500U RI0/I400U BR SCT001 BKN002
BKN006 07/06 Q0995 NOSIG
```




## Разрушение лобового стекла

7 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-10-30 авиакомпании Fedex Federal Express, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N313FE, выполнял рейс из Los Angeles в Indianapolis (США). На борту находились 2 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 140 м.м. юго-восточнее Denver (США), экипаж сообщил о проблемах с лобовым стеклом и вынужденном уменьшении скорости полета, и запросил посадку на аэродроме Денвер. При пересечении эшелона полета 270 в снижении экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о разрушении лобового стекла и необходимости немедленной посадки. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 350 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 левую аэропорта Денвер. Самолет возобновил полеты спустя 12,5 часов после посадки.

## Неполная уборка закрылков

7 марта экипаж самолета Embraer EMB 120ER авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VQ-BBX, выполнял рейс из Екатеринбурга в Казань. На борту находились 20 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Екатеринбурга на эшелоне полета 080 экипаж доложил о неполной уборке закрылков (закрылки убрались в положение 10°) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

## Неполная уборка шасси

7 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89009, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Нижний Новгород. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 060 экипаж доложил о незакрытии створок шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Дым

8 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABVH, выполнял рейс (отправление – 7 марта) из Mexico City (Мексика) в Frankfurt/Main (Германия). После взлета, задержанного на 4 часа 45 минут из-за проблем с тормозами, когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 370, экипаж сообщил о дыме на борту и принял решение следовать на запасной аэродром Lajes на острове Терсейра (Азорские острова). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 аэропорта Лахес.

## Прерванный взлет

8 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIX, выполнял рейс из Иркутска в Омск, далее – в Домодедово/Москва. На борту находились 20 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Иркутск на скорости 108 узлов произошло срабатывание главного табло сигнализации, на экране EICAS появилось сообщение о нештатном положении правого спойлера. Экипаж прекратил взлет и благополучно завершил пробег в пределах ВПП, самостоятельно освободил полосу и зарулил на стоянку.

## Столкновение с землей при заходе на посадку

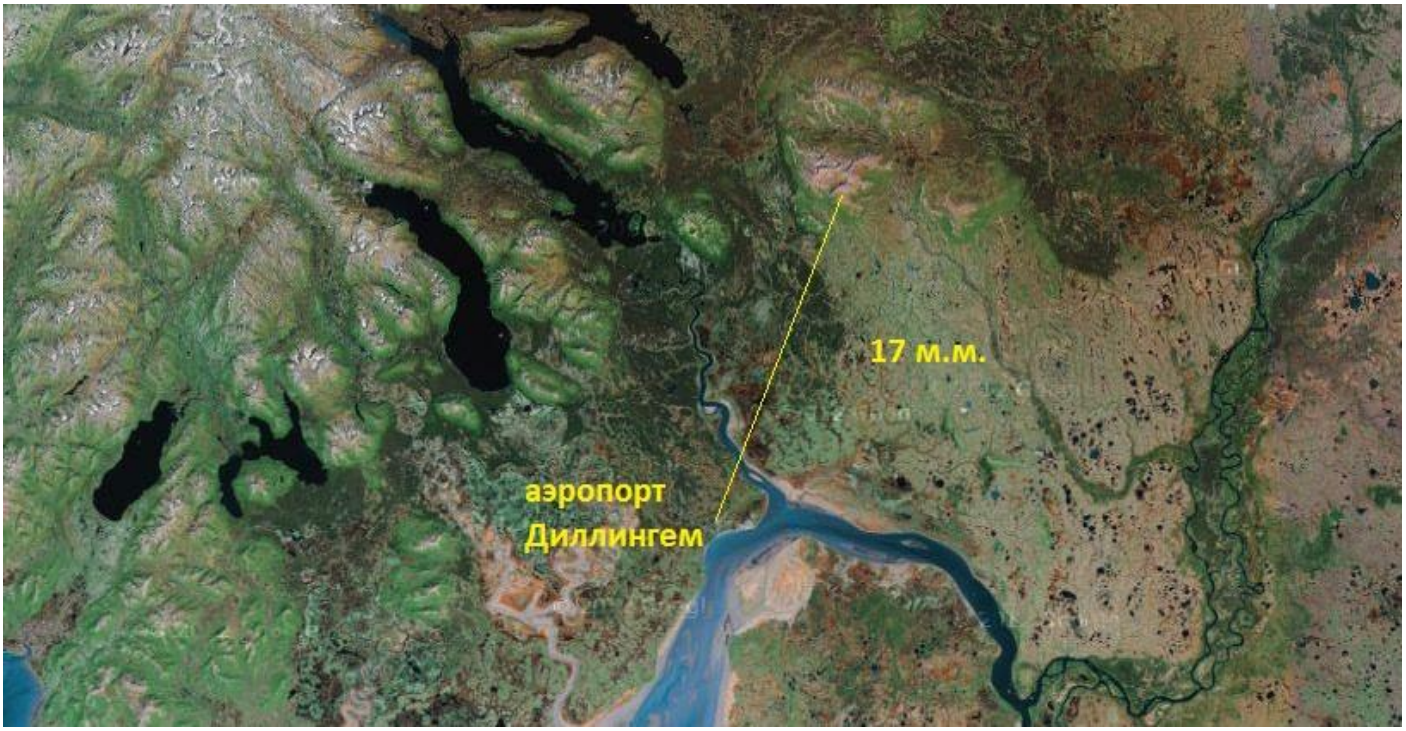
8 марта экипаж самолета Beech 1900C Super King авиакомпании Ace Air Cargo/Alaska Central Express, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N116AX, выполнял грузовой рейс из King Salmon в Dillingham (США). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе инструментального захода на посадку в аэропорту Диллингем связь с экипажем была потеряна. Самолет в аэропорт назначения не прибыл. В 08.30 (17.30 UTC) была начата поисково-спасательная операция. В 09.15 в 17 м.м. в горной местности северо-восточнее аэропорта местной полицией был запеленгован сигнал аварийного маяка. Поисковые вертолеты не смогли прибыть на место по метеоусловиям. Попытки добраться по земле также не увенчались успехом. Обломки самолета были обнаружены на следующий день с вертолета Национальной гвардии на крутом заснеженном и покрытом льдом склоне. Оба пилота Beech 1900C погибли. Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) начал расследование. По сообщению NTSB от 14 марта, экипаж выполнял заход на ВПП 19. В 07.57 органом ОВД экипажу было разрешено следовать прямо в точку начального участка захода на посадку (IAF) на высоте 2000 футов или более. Вскоре после этого экипаж запросил выполнение зоны ожидания над (IAF) для уточнения состояния ВПП, на что получил разрешение. Последующие попытки связаться с экипажем результата не принесли. Отметка от воздушного судна была потеряна. Органом ОВД был начат поиск по радио для выяснения возможности посадки на другом аэродроме. После того, как поиск не принес результата, в 08.35 была объявлена тревога. Авиакомпания Ace Air Cargo эксплуатирует 4 самолета Beech 1900C. Аэропорт Диллингем имеет ВПП 01/19 длиной 1950 м. Для ВПП 19 опубликованы заходы по курсовому радиомаяку и ДМЕ, а также по ВОР/ДМЕ, для ВПП 01 – заходы по ВОР. Заходы по РНАВ предусмотрены для обоих курсов.

Сводка METAP по аэродрому Диллингем:

```
PADL 08I845Z I00I4G23KT 2SM -RASN 0VC006 0I/00 A29I6
PADL 08I755Z 090I5G23KT 7SM -RASN 0VC0I5 0I/00 A29I4
PADL 08I645Z I00I7G30KT 7SM -RA 0VC0I5 0I/0I A2909
PADL 08I636Z I0022G28KT I0SM 0I/0I A2909 RMK A0I PN0
```



*Расследователи Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) на месте катастрофы (фото: NTSB)*




*Карта: Google maps*

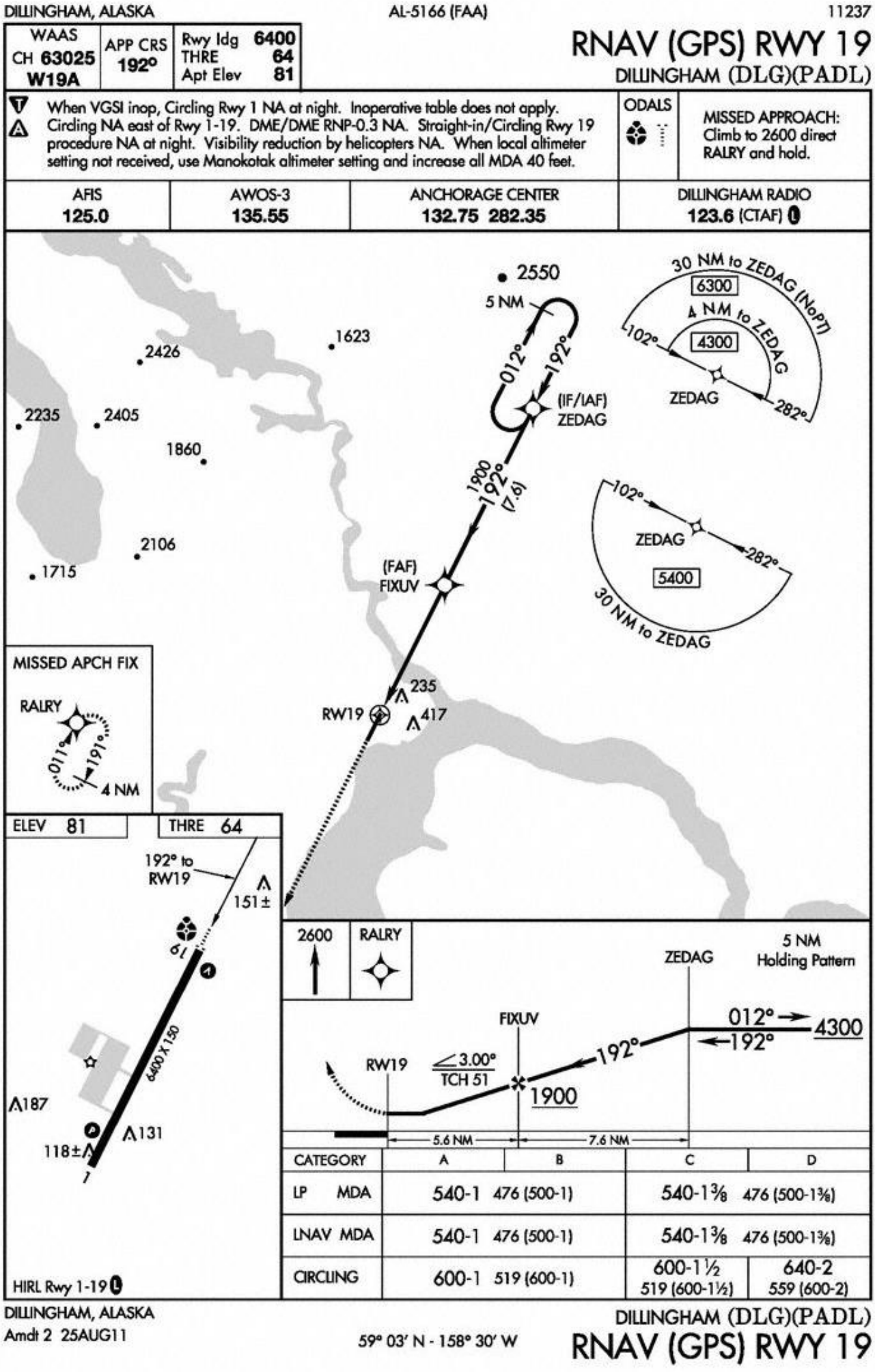



*Схема захода RNAV (GPS) на ВПП 19 (FAA)*

## Столкновение с птицей

8 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PR-MYG, выполнял рейс из Manaus в Sao Paulo/Guarulhos (Бразилия). На борту находились 132 пассажира. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Манауса произошло попадание птицы в правую силовую установку (CFM56). Экипаж прекратил набор, а затем возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манаус.

## Отказ управления разворотом шасси

8 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1995 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPO, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. В процессе освобождения ВПП после благополучной посадки в аэропорту Внуково произошло заклинивание рукояти управления разворотом передней опоры шасси. Экипаж самостоятельно освободил ВПП, применив раздельное торможение, и остановил воздушное судно на РД В-5. На стоянку самолет был отбуксирован тягачом.

## Колебания давления масла

8 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 2001 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLL, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Dubai (ОАЭ). Следуя по маршруту в 100 км северо-восточнее Ставрополя, экипаж сообщил о колебаниях давления масла в двигателе №3 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Индикация невыпущенного положения шасси

8 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVZ, выполнял рейс из Ульяновска во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково с высоты 600 м экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с шасси. После выполнения проверок в зоне ожидания на эшелоне полета 060 экипаж произвел контрольный проход над ВПП для осмотра левой основной опоры шасси. При визуальном осмотре с земли было подтверждено полностью выпущенное положение всех опор шасси. Через 50 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

## Снижение ниже безопасной высоты

8 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Qantas, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VH-EBV, выполнял рейс из Sydney в Melbourne (Австралия). В 18.50 (07.50 UTC) в процессе визуального захода на посадку на ВПП 16 аэропорта Мельбурн произошло срабатывание сигнализации EGPWS опасного сближения с землей. С высоты 2150 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив о выдаче EGPWS

указания на набор высоты. Орган ОВД информировал экипаж о его снижении до высоты 2000 футов и разрешил набор 4000 футов. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 16. Совет по безопасности на транспорте Австралии начал расследование события, классифицированного как серьезный инцидент.

Сводка METAP по аэродрому Мельбурн:

```
YMML 080830Z I7005KT CAVOK 29/I7 QIOI5 RMK 3ACIOO 5ACI8O NOSIG
YMML 080800Z I7007KT CAVOK 30/I6 QIOI5 RMK 2CUO8O 6ACI8O NOSIG
YMML 080730Z I8008KT CAVOK 30/I5 QIOI5 RMK ICUO8O 6ACI4O HZ NOSIG
YMML 080700Z I8OIOKT CAVOK 3I/I3 QIOI5 RMK 2CUO8O 6ACI35 HZ NOSIG
```




*Траектория полета VH-EBV (графика: AVH/Google Earth)*

## Продолжение захода после указания об уходе на второй круг

8 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2007 года выпуска, регистрационные знаки C-FLWH, выполнял рейс AC-178 из Edmonton в Toronto (Канада). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 24 правую аэропорта Торонто, имея разрешение на посадку, экипаж получил указание: «178, уходите на второй круг». В отсутствие подтверждения экипажа орган ОВД дал повторное указание: «178, уходите на второй круг», которое также осталось без ответа. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 24 правую аэропорта Торонто. После посадки диспетчером «Вышки» был задан вопрос экипажу: «Эйр Канада 178, вы слышали мои вызовы?». «Мы слышали их, но думали, что они были для кого-нибудь еще» - ответил экипаж. «Видели ли вы что-нибудь в начале ВПП?» - спросили с «Вышки». «Абсолютно ничего» - ответил экипаж, после чего освободил полосу и зарулил на перрон. По сообщению NAV Canada, на стоянке H16 находился самолет Boeing 737-800 авиакомпании Sunwing, ожидавший технического

обслуживания. После прибытия техников к самолету, они оставили свой автомобиль и поднялись на борт Boeing 737. В это время (самолет Air Canada находился на удалении 0,75 м.м. от ВПП) оставленный автомобиль начал движение в направлении ВПП 24 правой, пересек ее и остановился на грунте на другой стороне ВПП. В дальнейшем автомобиль был обнаружен с работающим двигателем и включенной передачей. Наблюдая отметку, пересекающую рабочую ВПП, на индикаторе аэродромного радиолокатора, диспетчер «Вышки» дважды дал указание экипажу об уходе на второй круг, однако экипаж произвел посадку. После того как техники вышли из самолета Sunwing, они обнаружили отсутствие автомобиля. Boeing 737-800 получил повреждения при столкновении с неуправляемым автомобилем. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, самолет Air Canada прошел непосредственно над неуправляемой машиной. Вскоре автомобиль был обнаружен юго-восточнее РД D7.




*Графика: AVH/Bing/DigitalGlobe*

## Индикация невыпущенного положения шасси

8 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Белавиа», 1996 года выпуска, регистрационные знаки EW-253PA, выполнял рейс из Минска в Домодедово/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Домодедово экипаж доложил об индикации невыпущенного положения всех опор шасси и принял решение выполнить контрольный проход над ВПП. При визуальном осмотре с земли было подтверждено выпущенное положение всех опор шасси. Через 32 минуты после ухода на второй круг, выполнив повторный заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово.

## Падение давления масла

8 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BLJ, выполнял рейс из Нягани в Белоярский. На борту находились 16 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 16 аэропорта Нягань непосредственно перед отрывом произошло срабатывание сигнализации минимального давления масла в правой силовой установке (PW120). Экипаж произвел взлет, а затем принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нягань.

## Падение давления в гермокабине

9 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки OY-KBB, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 60 м.м. северо-восточнее Hanover (Германия), экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Заняв эшелон полета 100 спустя 6 минут (средняя вертикальная скорость составила 4800 ф/мин), экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Ганновер, где через 20 минут после начала экстренного снижения произвел благополучную посадку на ВП 09 левую. Оставшаяся часть рейса, а также обратный рейс были отменены. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Растрескивание лобового стекла

9 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки LN-RCZ, выполнял рейс из Trondheim (Норвегия) в Las Palmas (Испания). На борту находились 166 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Тронхейма экипаж прекратил набор на эшелоне полета 180 из-за растрескивания лобового стекла второго пилота. На стекле образовались 6 длинных трещин от левого верхнего угла до правого края стекла. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Oslo (Норвегия), где через 50 минут произвел благополучную посадку на ВПП 19 правую. Резервный Boeing 737-800 прибыл в аэропорт Гран-Канария Лас-Пальмаса с задержкой 3 часа.

## Проблемы с гидросистемой

9 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Srilankan Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4R-ALA, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Colombo (Шри Ланка). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 над Боденским озером в 35 м.м. восточнее Zurich (Швейцария), экипаж запросил возврат на аэродром вылета из-за проблем с гидросистемой. Дополнительная помощь экипажем не запрашивалась. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 левую аэропорта имени Шарля де Голля.

## Выход за пределы ВПП без доклада органу ОВД

9 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo, 2012 года выпуска, регистрационные знаки VT-IEW, выполнял рейс из Chandigarh в Mumbai (Индия). На борту находились 140 человек. В 18.13 (12.43 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 27 аэропорта Мумбай воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и вышло за пределы искусственного покрытия, после чего экипажу удалось возвратить самолет на ВПП. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно зарулил на перрон без доклада о происшествии. Спустя 8 минут при плановом осмотре ВПП были обнаружены сбитые фонари на южном крае ВПП и следы выхода шин за пределы покрытия. ВПП была закрыта на 1 час 50 минут на время очистки и замены огней. По сообщению Главного управления гражданской авиации Индии, на колесах VT-IEW была обнаружена грязь. Позднее было установлено, что одно из колес уже было заменено техниками. Снятое колесо было изъято. Проведен опрос экипажа. Ведется расследование. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно, попав под воздействие неожиданного порыва ветра, повредило фонари ВПП. Никто из 140 пассажиров не пострадал. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 20 марта, самолет вышел левой опорой шасси на край ИВПП. Экипажу удалось возвратить воздушное судно к осевой линии, после чего самолет снова отклонился влево и вышел левой опорой шасси на грунт. Экипажу удалось вернуть воздушное судно на искусственное покрытие. При этом произошло разрушение 7 фонарей ВПП. Совет по расследованию авиационных происшествий Индии проводит расследование серьезного инцидента.

Сводка METAR по аэродрому Мумбай:

```
VABB 09I340Z 34003KT 3500 FU NSC 3I/I2 QI009 BECMG 3000 FU
VABB 09I3I0Z 32006KT 3500 FU NSC 32/II QI009 BECMG 3000 FU
VABB 09I240Z 32008KT 3500 FU NSC 32/I2 QI009 NOSIG
VABB 09I2I0Z 30008KT 3500 FU NSC 33/I4 QI009 NOSIG
```

## Дым в кабине

9 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N924DL, выполнял рейс из Miami в New York/La Guardia (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 140 м.м. восточнее Orlando (США), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку в Орландо. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о рассеивании дыма и ожидаемой штатной посадке. Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 330 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 левую аэропорта Орландо. По сообщению представителя авиакомпании, дым в кабине появился после включения оборудования противообледенительной системы и рассеялся после его выключения. Резервный MD-88 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 3 часа 45 минут.

10 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1995 года выпуска, регистрационные знаки C-FMWV, выполнял рейс (отправление – 9 марта) из Montreal (Канада) в Geneva (Швейцария). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 аэропорта Женева после получения разрешения на посадку экипаж сообщил о столкновении воздушного судна с птицей и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 и самостоятельно освободило полосу. Самолет получил большую вмятину носового обтекателя. Обратный рейс был отменен.




*Повреждение носового обтекателя*

## Неисправность топливной системы

10 марта экипаж самолета Boeing 737, авиакомпании «Белавиа», регистрационные знаки EW-259PA, выполнял рейс из Астаны (Казахстан) в Минск (Белоруссия). На борту находились 92 пассажира. Следуя по маршруту в районе Самары, экипаж сообщил о проблемах с топливной системой и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в самарском аэропорту Курумоч.

## Проблемы с наддувом

10 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Intersky, 1998 года выпуска, регистрационные знаки OE-LSB, выполнял рейс из Friedrichshafen в Hamburg (Германия). После взлета из Фридрихсхафена экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с наддувом гермокабины. В результате два плановых рейса - в Berlin/Tegel (Германия) и обратно - были отменены.

## Столкновение с птицами

10 марта экипаж самолета Ту-154М авиакомпании «Газпромавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-85751, выполнял рейс из Внуково/Москва в Махачкалу. На борту находились 124 пассажира и 9 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Махачкала произошло столкновение воздушного судна с птицами. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. При послеполетном осмотре была обнаружена пробоина правого внутреннего закрылка.

## Предполагаемая утечка топлива

10 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 2012 года выпуска, регистрационные знаки LV-CXT, выполнял рейс из Santa Cruz (Боливия) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На борту находились 160 пассажиров. Следуя по маршруту севернее Cordoba (Аргентина), экипаж обнаружил возможную утечку топлива из двигателя (CFM56) и запросил вынужденную посадку в Кордове. После первоначального снижения до эшелона полета 230 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 аэропорта Кордова. После проверки воздушного судна аварийной командой экипаж самостоятельно зарулил на перрон. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Буэнос-Айрес, в аэропорт Jorge Newbery Aeroparque с задержкой 6,5 часов.

## Пожар

11 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, 2010 года выпуска, регистрационные знаки G-EZFV, выполнял рейс из Newcastle (Великобритания) в Malaga (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 50 м.м. юго-западнее Bristol (Великобритания), экипаж применил кислородные

маски и, объявив аварийную ситуацию, принял решение произвести вынужденную посадку. Через 23 минуты воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Бристоль. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Малагу с задержкой 4 часа 45 минут. По сообщениям пассажиров, на борту возник пожар.

## Неуборка закрылков

11 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Aer Lingus, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-LAX, выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Boston (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 10 аэропорта Дублин экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и занял зону ожидания. После 35-минутного ожидания экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку на ВПП 10 аэропорта Дублин спустя 1 час 10 минут после взлета. Рейсы, включая обратный, были отменены. По сообщению пассажира, капитан сделал объявление о невозможности убрать закрылки. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Приближение к сваливанию

11 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air France, 2011 года выпуска, регистрационные знаки F-HBNE, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle в Marseille (Франция). В процессе визуального захода на посадку на ВПП 31 левую аэропорта Марсель при выполнении разворота на посадочный курс произошла активация автоматической системы увеличения режима работы двигателей до взлетного из-за подхода к критическому углу атаки. Воздушное судно достигло высоты 700 футов, после чего экипаж приступил к уходу на второй круг. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Марсель. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA), проводится расследование инцидента, классифицированного как серьезный.

## Помпаж двигателя

11 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air France, 2005 года выпуска, регистрационные знаки F-GZCO, выполнял рейс из Mumbai (Индия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 198 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Мумбай произошел помпаж силовой установки (CF6). Экипаж уменьшил режим работы двигателя и, прекратив набор на высоте 4000 футов, возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 аэропорта Мумбай. Пассажиры были размещены в отелях до прибытия резервного самолета.

## Столкновение с птицей

11 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BRY, выполнял рейс из Краснодара в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета экипаж сообщил

о столкновении воздушного судна с птицей при взлете. В отсутствие признаков нештатной работы систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения и через 1 час 45 минут произвел благополучную посадку в московском аэропорту Шереметьево. При послеполетном осмотре следов столкновения с птицей и повреждений обнаружено не было.

## Неисправность системы кондиционирования

11 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании US Airways, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N909AW, выполнял рейс из Kahului в Phoenix (США). На борту находились 166 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Кахулуи экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 290, продолжая полет в направлении аэродрома назначения Финикс. Через 1,5 часа полета на удалении 700 м.м. от Кахулуи экипаж принял решение возвратиться для вынужденной посадки в Honolulu (США). Через 3,5 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гонолулу. По сообщению представителя авиакомпании, экипаж возвратился на Гавайи в качестве предосторожности из-за неисправности одного из двух агрегатов системы кондиционирования воздуха. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. На следующий день N909AW выполнил перелет в Финикс без пассажиров, после чего возобновил полеты.

## Прерванный взлет

11 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHH, выполнял чартерный рейс из Архангельска в Пензу. На борту находились 19 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Архангельск экипаж прекратил взлет из-за заброса температуры правого двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно зарулило на стоянку.

## Потеря радиосвязи

11 марта экипаж самолета Bombardier BD-700 Global Express оператора Thunderbolt Marine (США), 2000 года выпуска, регистрационные знаки N79AY, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Актюбинск (Казахстан). Воздушное судно следовало по маршруту над нейтральными водами Черного моря в 250 км юго-западнее Сочи. При входе в зону ответственности Ростовского-на-Дону ЗЦ ЕС ОрВД экипаж не вышел на связь, продолжив полет согласно плану на заданном эшелоне. На рубеже передачи со следующим сектором СКЦ АУВД «Стрела» связь с экипажем была восстановлена. По объяснению командира воздушного судна, экипаж установил частоту радиосвязи, заданную органом ОВД Турции, которая не соответствовала требуемой. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения.

## Рассогласование закрылков

12 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXO, выполнял рейс из Волгограда во Внуково/Москва. На борту находились 45 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково при довыпуске закрылков из положения 15° в положение 25° экипаж обнаружил их рассогласование и прекратил выпуск. После повторного захода экипаж произвел благополучную посадку с закрылками в положении 15°.

## Столкновение с посторонним предметом

12 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании PSA Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N226JS, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Fort Walton Beach в Charlotte (США). В процессе разбега в аэропорту Форт Уолтон Бич произошло столкновение воздушного судна с посторонним объектом. Экипаж продолжил взлет, а затем принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шарлотта. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, при столкновении в процессе взлета воздушное судно получило повреждения.

## Выкатывание за пределы ВПП

12 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Travel Service, 2002 года выпуска, регистрационные знаки OK-TVP, по соглашению с Travel Service Polska выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Katowice (Польша). На борту находились 179 пассажиров и 6 членов экипажа. В 18.33 (17.33 UTC) после посадки на ВПП 27 аэропорта Катовице воздушное судно вышло за пределы ВПП, остановившись носовой и правой основной опорами шасси на грунте. Колеса носовой опоры шасси, не получившей визуально наблюдаемых повреждений, полностью погрузились в мягкий грунт. Колеса правой опоры шасси застряли в грунте примерно в 0,5 м от ВПП. Колеса левой основной опоры остановились на самом краю искусственного покрытия. Никто не пострадал, пассажиры были высажены на ВПП по мобильным трапам через задние двери. Аэропорт был закрыт в течение 24 часов на время эвакуации воздушного судна.

Сводка METAP по аэродрому Катовице:

```
EPKT I2I830Z 0I005KT 2500 -SN BR FEW006 BKN040 M04/M05 QI00I
EPKT I2I800Z 03007KT 2500 -SN BR SCT006 BKN033 M04/M04 QI00I RESN
EPKT I2I730Z 02006KT 2500 -SN BR SCT006 BKN0I2 M04/M04 QI00I RESN
EPKT I2I700Z 03005KT 3000 -SN BR SCT006 BKN0I5 M03/M04 QI00I
```

Выпущенный после инцидента НОТАМ:

```
AI4I7/I3 - AD CLSD. I2 MAR I8:I8 20I3 UNTIL I3 MAR 07:00 20I3 ESTIMATED. CREATED: I2
MAR I8:I9 20I3
```



*Носовая опора шасси (фото: lotnictwo.net.pl)*



*Основные опоры шасси (фото: lotnictwo.net.pl)*




*Откапывание колес носовой опоры (фото: LineTech Aircraft Maintenance)*




*Подъем самолета (фото: LineTech Aircraft Maintenance)*




*Самолет после выкапывания перед буксировкой на ИВПП (фото: LineTech Aircraft Maintenance)*




*Графика: AVH/Bing/Digitalglobe*

## Выход за пределы ВПП

12 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Tunisair, 1990 года выпуска, регистрационные знаки TS-IMC, выполнял рейс из Djerba (Тунис) в Paris/Orly (Франция). На борту находились 140 человек. В 11.15 (10.15 UTC) в процессе освобождения ВПП 08 после посадки в парижском аэропорту Орли воздушное судно вышло носовой опорой шасси за пределы искусственного покрытия на грунт.

ВПП была временно закрыта. Через 1 час пассажиры были высажены по трапам на ВПП. Расследование проводит Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA).

Выпущенный после инцидента НОТАМ:

```
AI3I2/I3 (Issued for LFPO PART I OF 2) - DUE TO ANTICIPATED ADVERSE WEATHER, SPECIFIC
MEASURES ARE REQUESTED FROM AIRCRAFT OPERATORS SERVING PARIS-ORLY AND PARIS-CDG
AIRPORTS :
I-AIRCRAFT OPERATORS ARE REQUESTED TO REDUCE THEIR SCHEDULED FLIGHTS BY 20 PER CENT ON
PARIS-ORLY AIRPORT ON TUESDAY MARCH I2TH 20I3 FROM 0800 UTC IF OPERATING MORE THAN IO
MVTS ARE SCHEDULED FROM 0800UTC.
2-PARIS-ORLY NOT AVAILABLE FOR DIVERSIONS WITH THE EXCEPTION OF EMERGENCY TRAFFIC
3-AIRCRAFT OPERATORS ARE REQUESTED TO REDUCE THEIR SCHEDULED FLIGHTS BY 25 PER CENT ON
ROISSY-CDG AIRPORT ON TUESDAY MARCH I2TH 20I3 FROM 0500 TILL II00 UTC IF OPERATING
MORE THAN 8 MVTS ARE SCHEDULED FROM 0500 TO II00 UTC.
END PART I OF 2. I2 MAR 00:00 20I3 UNTIL I2 MAR 23:59 20I3. CREATED: II MAR I7:52 20I3
```

```
AI3I2/I3 (Issued for LFPO PART 2 OF 2) -
4-EXPECT EXTRA FUEL AND WAITING CIRCUIT POSSIBLE OF 45MIN.
5- PARIS-CDG NOT AVAILABLE FOR DIVERSIONS WITH THE EXCEPTION OF
EMERGENCY TRAFFIC
6-HEL LANDING AREA OF PARIS-CDG CLOSED
7-AIRCFRAT OPERATORS SHALL SEND REMAINING PROGRAM AND CANCELLED
FLIGHTS BEFORE MONDAY MARCH IITH I900 UTC TO DGAC/DTA BY MAIL TO :
PROGRAMMES-COMPAGNIES.DTA(AT)AVIATION-CIVILE.GOUV.FR.
8-FLIGHT PLANS EXCEEDING THOSE LIMITATIONS MAY BE REJECTED.
9-AIRCRAFT OPERATORS MUST SYSTEMATICALLY CANCEL ALL FPL
FOR THE FLIGHTS NOT PERFORMED.
IO-A RENEWED ATTENTION IS REMINDED TO AIRCRAFT OPERATORS OF THE
NECESSITY TO RESPECT ENVIRONMENTAL MEASURES AT THOSE AIRPORTS
CURFEW AND AIRPORTS SLOTS RESTRICTIONS
END PART 2 OF 2. I2 MAR 00:00 20I3 UNTIL I2 MAR 23:59 20I3. CREATED: II MAR I7:52 20I3
```

Сводка METAP по аэродрому Париж/Орли:

```
LFPO I2I200Z 02007KT 3000 -SN BR BKNOIO OVCOI4 M02/M02 Q0999 R06/2///79 R08/2///33
R02/2///43 TEMPO I200 SN OVC007
LFPO I2II30Z 0I008KT 3000 BR BKN008 OVCOI3 M02/M02 Q0998 R08/2///33 R02/2///43
TEMPO I200 SN OVC007
LFPO I2II00Z 02006KT 3000 -SN BKN008 OVCOI2 M02/M02 Q0998 R08/2///33 R02/2///43
TEMPO I200 SN OVC007
LFPO I2I030Z 030I0KT 2000 -SN BKN007 OVCOI2 M02/M03 Q0997 R08/2///33 R02/2///43 TEMPO
0800 SN OVC002
```

## Отказ управления разворотом шасси

12 марта экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Malaysia Airlines, 2012 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MNC, выполнял рейс (отправление – 11 марта) из Kuala Lumpur (Малайзия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 09 левую парижского аэропорта имени Шарля де Голля экипаж сообщил о срабатывании индикации неисправности управления разворотом носовой опоры шасси. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно произвело посадку и благополучно завершило пробег, после чего

было остановлено из-за невозможности самостоятельного освобождения ВПП. Самолет впоследствии был отбуксирован на перрон. В ходе руления по РД произошла поломка нескольких буксировочных водил. Спустя 13 часов после посадки воздушное судно еще находилось на земле. Расчетное время вылета планировалось с задержкой 6 часов от расписания.

## Повреждение шасси

12 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. На борту находились 154 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе пробега после посадки на ВПП 06 аэропорта Адлер, а затем на рулении экипажем ощущалась вибрация. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение верхнего звена шлиц-шарнира левой основной опоры шасси. Проводится расследование. Самолет возобновил полеты 16 марта.

## Проблемы с навигационной системой

12 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKB, выполнял рейс из Душанбе (Таджикистан) во Внуково/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300, экипаж сообщил о проблемах с курсовой системой и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 22 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

## Отказ гидросистемы




12 марта экипаж грузового самолета Boeing 747-400 Dreamlifter авиакомпании Atlas Air, 1992 года выпуска (конвертирован в грузовой вариант в 2006 году), регистрационные знаки N718BA, выполнял плановый рейс из Everett (США) в Nagoya (Япония) для вывоза деталей и узлов конструкции самолета Boeing 787-800. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 правой заводского аэродрома фирмы Boeing после получения указания о переходе на управление к «Подходу» экипаж возвратился на частоту «Вышки» с докладом об отказе гидросистемы №1, незакрытии створок шасси, и запросил визуальный осмотр с земли. Диспетчер «Вышки» и экипаж ожидавшего взлета самолета сообщили об отсутствии внешних признаков неисправности. Экипаж запросил осмотр ВПП. При осмотре ВПП посторонних предметов и следов утечки гидрожидкости обнаружено не было. После ожидания на высоте 10 000 футов и слива топлива до посадочного веса экипаж выполнил контрольный проход над ВПП 16 правой на малой высоте и через 1 час 50 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 16 правую аэропорта Пэйн-Филд в Эверетте. *На фото вверху и видео:* N718BA во время контрольного прохода над ВПП.

## Индикация невыпущенного положения шасси

12 марта экипаж самолета Л-410УВП-Э авиакомпании «Уктус», 1994 года выпуска (первый полет состоялся в 2010 году после хранения на заводе), регистрационные знаки RA-67012, выполнял рейс из Уфы в Екатеринбург. На борту находились 1 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Кольцово на удалении 8 км от ВПП экипаж доложил о сигнализации невыпущенного положения передней опоры шасси и прекратил заход. При выполнении проверок на высоте 600 м над аэродромом экипажу удалось выпустить переднюю опору от резервной системы. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Кольцово.

## Проблемы с закрылками

12 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Московия», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNX, выполнял рейс из Бухары (Узбекистан) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 600 метров экипаж доложил о проблемах с закрылками и прекратил заход. После выполнения проверок в зоне ожидания экипаж принял решение о производстве посадки в аэропорту назначения. Через 20 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Дым в кабине

12 марта экипаж самолета Beech 1900C авиакомпании Pacific Coastal Airlines, 1982 года выпуска, регистрационные знаки C-FPCO, выполнял рейс из Vancouver в Cranbook (Канада). На борту находились 10 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Ванкувера в кабине появился дым. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и произвел благополучную посадку на ВПП 12 аэропорта Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произошел отказ аудио усилителя.

## Проблемы с герметизацией

13 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки UR-UTA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Кривой Рог (Украина). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 100 экипаж сообщил о проблемах с герметизацией и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

## Невыпуск закрылков

13 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Air Nostrum, 2001 года выпуска, регистрационные знаки EC-IBM, по соглашению с Iberia выполнял рейс из Barcelona в Burgos (Испания). В процессе захода на посадку в аэропорту

Бургос (длина ВПП 2100 метров) экипаж прекратил заход из-за невозможности выпуска закрылков и принял решение следовать на запасной аэродром Bilbao (Испания), имеющий ВПП длиной 2600 м. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Бильбао.

## Выключение двигателя

13 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Kulula, 1999 года выпуска, регистрационные знаки ZS-ZWR, выполнял рейс из George в Johannesburg (ЮАР). В процессе снижения для захода на посадку в Йоханнесбурге экипаж сообщил о вынужденном выключении двигателя №1 (CFM56) и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 левую аэропорта Йоханнесбург. Отказ двигателя произошел на второй после начала эксплуатации день по окончании сложной формы техобслуживания. По состоянию на 20.20 UTC 16 марта самолет к полетам не приступал.

## Индикация незакрытого положения люка

14 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Когалымавиа», 1998 года выпуска, регистрационные знаки EI-ETK, выполнял рейс из Hurghada (Египет) в Домодедово/Москва. На борту находились 167 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Хургады на высоте около 1700 футов на ECAM появилось сообщение об открытии переднего багажного люка. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хургада спустя 50 минут после взлета. При послеполетной проверке инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание сигнализации открытого положения люка переднего багажника. После повторного взлета самолет прибыл в аэропорт Домодедово с задержкой 6 часов.

## Отказ двигателя

14 марта экипаж самолета Як-40К авиакомпании «Хабаровские авиалинии», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-88251, выполнял чартерный рейс из Хабаровска в Комсомольск-на-Амуре. На борту находились 15 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Хабаровска экипаж доложил об отказе левой силовой установки и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск.

## Запак в салоне

14 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 1993 года выпуска, регистрационные знаки D-AIRH, выполнял рейс из Munich (Германия) в Helsinki (Финляндия). На борту находились 160 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 20 м.м. северо-восточнее Prague (Чехия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за необычного запаха в салоне. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП

26 правую аэропорта Мюнхен. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Хельсинки с задержкой 4 часа.

## Сигнализация пожара в грузовом отсеке

14 марта экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N645SW, выполнял рейс из Las Vegas в Tulsa (США). На борту находились 136 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой аэропорта Лас-Вегас при выходе на связь с «Подходом» экипаж сообщил о возможном пожаре на борту и, прекратив набор на высоте 6300 футов, запросил немедленный возврат на ВПП 25 правую. Через 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Лас-Вегас. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. Экипаж самостоятельно зарулил на перрон, где пассажиры высадились обычным способом. По сообщению представителя авиакомпании, инженерно-техническим составом было установлено ложное срабатывание сигнализации. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Талсу с задержкой 3 часа 15 минут.

## Прерванный взлет

14 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIC, выполнял рейс из Внуково/Москва в Томск. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за отказа системы кондиционирования воздуха. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Прерванный взлет по указанию органа ОВД

14 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air France, 2006 года выпуска, регистрационные знаки F-GRXK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На предварительном старте ВПП 07 правой в аэропорту Шереметьево после запроса органа ОВД о готовности к немедленному взлету экипаж ответил утвердительно. В это время на предпосадочной прямой ВПП 07 правой находился заходивший на посадку самолет Boeing 777-200 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», выполнявший рейс из Phuket (Таиланд). После получения разрешения на взлет экипаж Air France не приступил к разбегу немедленно. Когда после возникшей задержки воздушное судно начало движение, диспетчер СДП дал указание экипажу A319 о прекращении взлета. Заходивший на посадку Boeing 777 получил указание об уходе на второй круг. Экипаж Air France сообщил о намерении составить доклад о нарушении безопасного интервала.

## Отказ навигационной системы

14 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании MIAT Mongolian Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки EI-CXV, выполнял рейс из Ulan Bator (Монголия) в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в районе Новосибирска, экипаж сообщил об отказе навигационной системы

и принял решение следовать до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Вибрация

14 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ростов-на-Дону. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово экипаж сообщил о вибрации воздушного судна и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Прерванный взлет

14 марта экипаж самолета ERJ-135BJ Legacy 600 оператора London Executive Aviation (Великобритания), 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-IRSH, выполнял рейс из Внуково/Москва. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет по техпричине. Экипаж благополучно завершил пробег и зарулил на стоянку.

## Ухудшение самочувствия пассажира

15 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VP-BXR, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в районе Казани, экипаж сообщил об ухудшении самочувствия пассажирки и запросил спрямление маршрута. В условиях сложной воздушной обстановки центрами ОВД по маршруту был обеспечен полет по кратчайшему расстоянию в район третьего разворота ВПП 19 аэропорта Внуково с пересечением коридоров Московского аэроузлового диспетчерского центра. После благополучной посадки на ВПП 19 аэропорта Внуково первичная помощь пассажирке была оказана силами медицинской службы аэропорта. После улучшения самочувствия пассажирка покинула аэропорт самостоятельно.

## Выход за пределы РД

15 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJT, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ростов-на-Дону. В процессе руления на предварительный старт воздушное судно вышло за пределы РД.

## Прерванный взлет

15 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-RUA, выполнял рейс из Красноярска в Домодедово/Москва. В процессе разбега в красноярском аэропорту Емельяново экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации сдвига ветра. Воздушное судно благополучно завершило пробег и освободило ВПП.

## Падение давления в гермокабине

15 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Thomas Cook, 2003 года выпуска, регистрационные знаки G-SUEW, выполнял рейс из Fuerteventura (Испания) в Manchester (Великобритания). На борту находились 192 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 170 м.м. юго-западнее Faro (Португалия), экипаж приступил к аварийному снижению (средняя вертикальная скорость составила 4800 ф/мин) из-за падения давления в гермокабине и принял решение произвести вынужденную посадку. После выработки топлива в зоне ожидания на высоте 3000 футов, через 1 час 15 минут после начала снижения с эшелона 340 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Фару. Для продолжения рейса в Фару был направлен резервный Airbus A320-200, который прибыл в Манчестер с задержкой 7,5 часов.

## Проблемы с шасси

15 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Hamburg Airways, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AHHD, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Hamburg (Германия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж сообщил о проблемах с шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

## Падение уровня гидрожидкости

15 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89008, выполнял рейс из Перми в Шереметьево/Москва. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360, произошло срабатывание индикации падения уровня гидрожидкости в гидросистеме №1 без падения давления. После выполнения проверок экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. В течение полета произошло падение уровня гидрожидкости до 10% от требуемого. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево экипаж произвел выпуск шасси аварийным способом. воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево. На борту находились 77 пассажиров.

## Прерванный взлет

15 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании «Аэрофлот», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDQ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Hong Kong (Китай). В процессе разбега в аэропорту Шереметьево на скорости 40-50 узлов произошло срабатывание сигнализации пожара правой силовой установки. Экипаж прекратил взлет. После уменьшения оборотов двигателя сигнализация пожара прекратилась. Воздушное судно самостоятельно зарулило на стоянку. Двигатель экипажем не выключался.

## Отказ гидросистемы

15 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQG, выполнял рейс из Анапы в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 900 м экипаж доложил об отказе гидросистемы. Через 10 минут, после выполнения проверок экипаж принял решение следовать на аэродром назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Неисправность гидросистемы

16 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Austrian Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки OE-LBA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Vienna (Австрия). На борту находились 91 пассажир и 6 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Вене экипаж доложил о проблеме с гидросистемой и прекратил снижение на эшелоне полета 100, заняв зону ожидания для выполнения проверок. По окончании проверок экипаж сообщил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси, в связи с чем потребуется буксировка с ВПП, и запросил удлиненный заход. Через 45 минут после входа в зону ожидания воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Вена, откуда было отбуксировано на перрон спустя 30 минут.

## Отказ управления разворотом шасси

16 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCN, выполнял рейс из Краснодара в Шереметьево/Москва. В процессе освобождения ВПП после посадки в аэропорту Шереметьево экипаж сообщил об отказе системы управления разворотом носовой опоры шасси. В аэропорту была объявлена тревога. При послеполетном осмотре было обнаружено разрушение разъема датчика системы управления носовой опорой шасси.

## Отказ генератора

16 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Ангара», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-61714, выполнял рейс из Иркутска в Якутск. На борту находились 28 пассажиров. Через 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 310, произошел отказ первого генератора. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 230. После запуска ВСУ экипаж произвел набор эшелона полета 330 и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 2 часа 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

## Негерметизация

17 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQF, выполнял рейс из Якутска в Новосибирск. На борту находились 126 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Якутска экипаж получил информацию от бортпроводника о сильном шуме и сквозняке в районе первой левой двери. В процессе дальнейшего набора высоты экипаж обнаружил отсутствие герметизации кабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

## Неуборка шасси

17 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Ак Барс Аэро», 2003 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BHG, выполнял рейс из Сочи в Istanbul (Турция). На борту находились 48 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Сочи экипаж доложил о неуборке передней опоры шасси. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Адлер.

## Дым в салоне

17 марта экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Malmo Aviation, 1994 года выпуска, регистрационные знаки SE-DSX, выполнял рейс из Malmo в Stockholm/Bromma (Швеция). На борту находились 49 человек. В процессе набора высоты после взлета из Мальмё при пересечении эшелона полета 200 экипаж доложил о дыме в салоне и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 22 минуты после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 17 аэропорта Мальмё. После посадки экипаж зарулил на перрон, где была произведена высадка пассажиров обычным способом. По сообщению аварийных служб, на борту возник плотный дым с сильным запахом гари. К моменту посадки дым рассеялся. По сообщению представителя авиакомпании, было установлено, что источником дыма и запаха оказалась одна из флуоресцентных ламп в пассажирском салоне. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Запах в салоне

17 марта экипаж самолета Embraer EMB-120 авиакомпании Skywest, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N308SW, по соглашению с United выполнял рейс из Bakersfield в San Francisco (США). На борту находились 27 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 220 в 35 м.м. южнее Monterey, экипаж сообщил об ухудшении видимости и запахе в салоне, и принял решение произвести внеплановую посадку. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Монтерей. По сообщению представителя авиакомпании, источником постороннего запаха оказалась система кондиционирования воздуха.

Пассажиры были доставлены в Сан-Франциско автобусом. По сообщению представителя авиакомпании, произошло срабатывание датчика дыма в туалете.

## Растрескивание лобового стекла

17 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании KLM, 1997 года выпуска, регистрационные знаки PH-KCK, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Montreal (Канада). Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 левую аэропорта Монреаль и без доклада о каких-либо происшествиях зарулил на стоянку. По сообщению пассажира, ожидавшего вылета обратным рейсом, по всей площади лобового стекла второго пилота образовалась паутинообразное растрескивание. Обратный рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях.




*Фото: T. Nicolausen*

## Проблемы с двигателем

17 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N199DN, выполнял рейс из San Francisco (США) в Tokyo/Narita (Япония). Через 2 часа после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту над Тихим океаном на эшелоне полета 320 в 850 м.м. северо-западнее Сан-Франциско, экипаж доложил о проблеме с правым двигателем (PW4060) и произвел снижение до эшелона полета 270, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 4 часа 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 правую аэропорта Сан-Франциско.

## Вибрация

17 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MRA, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Kuala Lumpur (Малайзия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 правой аэропорта Сидней экипаж сообщил о сильном постороннем шуме при взлете. Экипаж взлетевшего следом самолета на запрос «Вышки» сообщил об отсутствии посторонних предметов на ВПП. Экипаж Malaysia перешел в горизонтальный полет на высоте 5000 футов и занял зону ожидания для выполнения проверок. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. После набора высоты 8000 футов для слива топлива экипаж Boeing 777 приступил к заходу на посадку на ВПП 16 правую. В процессе конечного этапа захода диспетчер «Вышки» сообщил о наблюдаемых включенных посадочных фарах и колесах носовой опоры. Увидеть все опоры шасси не представлялось возможным. Наблюдатели на земле сообщили о нештатном положении шасси, после чего с «Вышки» поступило указание об уходе на второй круг. По просьбе органа ОВД экипаж оставил шасси в выпущенном положении. В процессе ухода на второй круг с выпущенным шасси с земли сообщили о выпущенном положении шасси при открытом положения всех створок. Экипаж сообщил о решении не производить уборку шасси и приступил к повторному заходу на посадку. Через 15 минут после ухода на второй круг и через 1 час 10 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 правую аэропорта Сидней. По сообщению аварийной команды, наблюдалось отсутствие одной из створок шасси. По сообщению наблюдателя на земле, произошло разрушение привода правой створки носовой опоры шасси.

## Разрушение пневматика

17 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Novair, 2005 года выпуска, регистрационные знаки SE-RDP, выполнял рейс из Oslo (Норвегия) в Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания). На борту находились 200 пассажиров. При взлете с ВПП 19 левой аэропорта Осло произошло разрушение пневматика. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 090 и занял зону ожидания для выработки топлива, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 правую аэропорта Гардермон. Прибытие рейса в аэропорт Тенерифе планируется с задержкой 9 часов.

## Выключение двигателя

17 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-GMON, выполнял рейс из Calgary в Grande Prairie (Канада). На борту находились 26 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 220 в 120 м.м. северо-западнее Калгари, экипаж обнаружил отсутствие показаний давления масла в правой силовой установке (PW123) и увеличение температуры масла до 90°C. Экипаж выключил двигатель, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Калгари. По сообщению Совета по

безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было установлено короткое замыкание проводки от датчика давления масла на противопожарную перегородку.

## Прерванный взлет

17 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки JA653J, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Tokyo/Narita (Япония). В процессе разбега с ВПП 26 левой в аэропорту Ванкувер экипаж на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось западнее пересечения с ВПП 12 на удалении около 2000 м от начала. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж освободил ВПП по РД L2, после чего остановился на РД L. После осмотра аварийной командой воздушное судно зарулило на место противообледенительной обработки, где было произведено охлаждение колес водой. Однако во всех 8 пневматиках основных опор шасси произошло падение давления. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж прекратил взлет, предположив возможное попадание птицы в левый двигатель (CF6). По сообщению аварийной службы, имеются признаки повреждения лопатки вентилятора левой силовой установки. При осмотре ВПП 26 левой посторонних предметов обнаружено не было. Для выполнения рейса из Токио в Ванкувер был направлен резервный Boeing 767-300 авиакомпании. Самолет прибыл в Токио с задержкой 26 часов. JA653J находится в Ванкувере.

## Дым

18 марта экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N13914, по соглашению с United выполнял рейс из Newark в Nashville (США). На борту находились 48 пассажиров. В 08.35 (12.35 UTC), когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 260 в 60 м.м. юго-восточнее Lexington (США), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Экипаж сообщил об отсутствии необходимости эвакуации пассажиров. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 аэропорта Лексингтон и после осмотра аварийным расчетом, не обнаружившим дыма, зарулило на стоянку. По сообщению представителя аэропорта, предполагается, что причиной дыма стал удар молнии.

## Проблемы с электросистемой

18 марта экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDA, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Toronto (Канада). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 125 м.м. северо-западнее Астрахани, экипаж сообщил о проблемах с гидросистемой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 4 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 12 левую аэропорта Дубай. Рейс был отменен. После необходимого ремонта самолет вылетел по расписанию этим же рейсом на следующий день.

## Запах

19 марта экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании KLM, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PH-AOL, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Abu Dhabi (ОАЭ). Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 350 в 150 м.м. юго-восточнее Амстердама экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за сильного запаха на борту. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Амстердам. Экипаж освободил ВПП и остановил воздушное судно на РД P7, где была произведена высадка пассажиров по трапам. При проверке и замерах аварийной службой ничего необычного обнаружено не было. Резервный Airbus A330-200 прибыл в Абу-Даби с задержкой более 4 часов.

## Невыпуск шасси

19 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сочи. На борту находились 140 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Сочи на удалении 10 км от ВПП экипаж прекратил заход и ушел на второй круг по причине невыпуска шасси. После выполнения проверок шасси было выпущено резервным способом. Через 35 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в сочинском аэропорту Адлер.

## Прерванный взлет

19 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJG, выполнял рейс из Внуково/Москва в Мурманск. В процессе разбега с ВПП 01 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет по техпричине. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Дым в кабине

19 марта экипаж грузового самолета Airbus A300-600 авиакомпании Fedex Federal Express, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N676FE, выполнял рейс из Fort Lauderdale в Indianapolis (США). На борту находились 2 члена экипажа и опасный груз (литиевые аккумуляторные батареи). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 левой аэропорта Лодердейл экипаж доложил о дыме в кабине и, прекратив набор на эшелоне полета 250, возвратился на аэродром вылета. В процессе захода на посадку экипаж сообщил о срабатывании сигнализации пожара в отсеке авионики и появлении несильного запаха в кабине. Сигнализация пожара к этом времени прекратилась. Через 24 минуты после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на 09 левую и было остановлено на ВПП. Аварийные службы не обнаружили дыма при внешнем осмотре. Зон перегрева на самолете также обнаружено не было. После проверки экипаж зарулил на грузовой перрон в сопровождении машин

аварийных служб. Из-за инцидента прибывающие в Форт-Лодердейл воздушные суда были направлены в зону ожидания, где находились около 30 минут.

## Травмирование пассажира

19 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N787UA, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в Washington/Dulles (США). В 07.15 (11.15 UTC) экипаж произвел посадку на ВПП 19 левую международного аэропорта имени Даллеса в Вашингтоне без сообщения о каких-либо происшествиях. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, один пассажир был травмирован при посадке.

Сводка METAP по аэродрому Вашингтон:

```
KIAD I9II52Z 3I007KT I/2SM BR BKN002 OVC0I2 02/0I A2983 RMK A02 SFC VIS 2 I/2 SLPI03
70038 T00I70006 I00I7 200II 5I0I9
KIAD I9II48Z VRB05KT I/2SM BR BKN002 OVC0I2 0I/0I A2983 RMK A02 SFC VIS 2 I/2
KIAD I9II05Z 23005KT 2SM BR OVC002 0I/0I A2979 RMK A02
KIAD I9I052Z VRB05KT I I/2SM BR OVC002 0I/0I A2979 RMK A02 SLP089 T00II0006
```

## Прерванный взлет с занятой ВПП

19 марта экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Kelowna Flightcraft, 1978 года выпуска, регистрационные знаки C-GKFJ, выполнял рейс из Hamilton в Winnipeg (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе разбега с ВПП 30 в аэропорту Гамильтон экипаж по указанию органа ОВД на высокой скорости прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось примерно на середине ВПП длиной 10 000 футов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в момент выдачи разрешения на взлет с противоположного конца ВПП во встречном направлении двигались 2 снегоуборочные машины. Воздушное судно достигло высокой скорости к моменту, когда с «Вышки» прозвучало указание прекратить взлет.

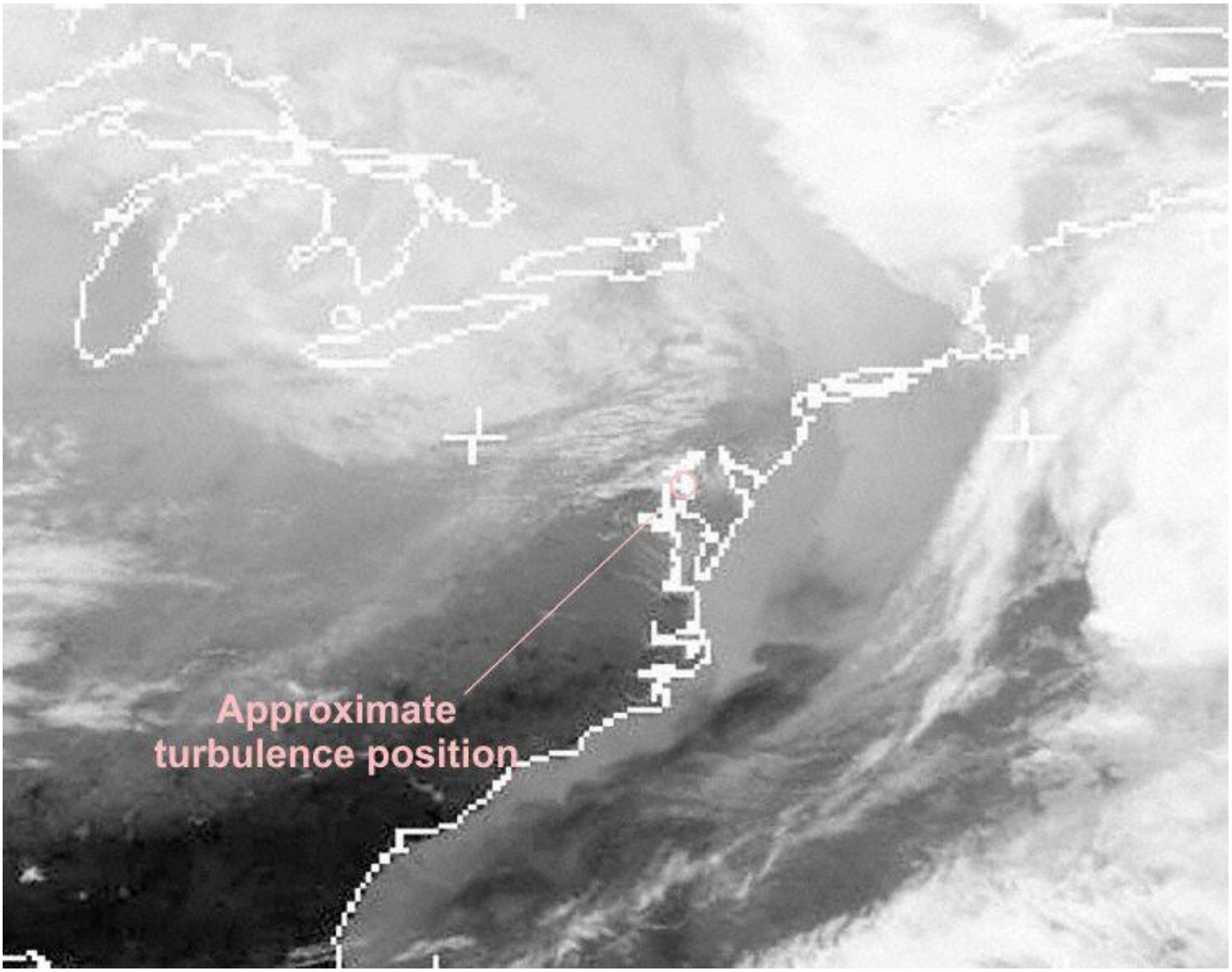
Сводка METAP по аэродрому Гамильтон:

```
CYHM I90800Z 220I7G22KT 8SM -SHRA OVC009 0I/00 A2960 RMK SC8 SLP03I
CYHM I90700Z 220I7KT 5SM -SHRA BR OVC008 0I/0I A2959 RMK SC8 SLP029
CYHM I90600Z 220I8KT 5SM -SHRA BR FEW004 BKN009 OVC0I8 0I/0I A2959 RMK SF2SC5SCI
SLP027
CYHM I90500Z 200I8G23KT 5SM -SHRA BR OVC003 0I/0I A2958 RMK SF8 SLP026
```

## Сильная болтанка, отказ двигателя

19 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet по соглашению с United выполнял рейс из Washington/Dulles в New York/JFK (США). После занятия крейсерской высоты 17000 футов воздушное судно отклонилось от заданной высоты. Экипаж сообщил о болтанке от сильной до очень сильной. Пройдя через атмосферный фронт, экипаж приступил к снижению для захода на посадку в Нью-Йорке. В процессе радиолокационного векторения при пересечении

высоты 4000 футов произошел отказ двигателя. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания, пытаясь запустить двигатель. Попытки оказались безрезультатными. Через 20 минут после отказа силовой установки воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. По сообщению пассажира, экипаж сделал объявление о попадании в сильную турбулентность при ясном небе вскоре после взлета из Вашингтона. Перед посадкой пассажиры приняли рекомендованную позу для аварийного приземления.




*Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 21.00 UTC 19 марта (графика: AVH/NASA)*

## Столкновение с птицей

20 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VT-INQ, выполнял рейс из Agartala в Kolkata (Индия). На борту находились 177 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Агарталы произошло попадание птицы в один из двигателей (V2527). Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Агартала. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщениям пассажиров, они услышали громкий хлопок. При возврате на аэродром вылета в салоне появился горелый запах. 22 марта VT-INQ выполнил перелет из Агарталы на базу.

## Растрескивание лобового стекла

20 марта экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании Carpatair, 1991 года выпуска, регистрационные знаки YR-FKB, выполнял рейс из Timisoara (Румыния) в Milan/Orio al Serio (Италия). На борту находились 76 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Тимишоары при пересечении эшелона полета 310 произошло растрескивание левого лобового стекла, после чего экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тимишоара. Резервный Fokker 100 прибыл в Милан с задержкой 2 часа.

## Отказ управления разворотом шасси

20 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EC-ICS, выполнял рейс из Oviedo в Barcelona (Испания). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 25 правую аэропорта Барселона с высоты 700 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с управлением носовой опорой шасси. Через 25 минут, выполнив проверки в зоне ожидания на высоте 4000 футов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую аэропорта Барселона. Воздушное судно было остановлено на ВПП, откуда было отбуксировано на стоянку. Самолет возобновил полеты спустя 20 часов после посадки.

## Запах дыма

20 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-BZHB, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Frankfurt/Main (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Лондона экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 170 и в течение 10 минут продолжал полет в направлении аэродрома назначения, после чего сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за запаха дыма на борту. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хитроу. Рейс был отменен. G-BZHB возобновил полеты спустя 28 часов после посадки.

## Отказ гидросистемы

20 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N361NW, выполнял рейс из New Orleans в New York/La Guardia (США). После сообщения об отказе гидросистемы из-за возможной утечки экипаж принял решение произвести посадку в аэропорту New York/JFK. В процессе захода на посадку экипаж сообщил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси и проблемах с тормозами. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди и было остановлено на ВПП с выключением двигателей. При осмотре аварийными службами была обнаружена утечка с левой стороны примерно в середине фюзеляжа. Экипаж сообщил о повышении температур тормозов до 240°C слева и до 450°C – справа. Воздушное судно было отбуксировано на перрон.

## Падение давления в гермокабине

20 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании ANA Wings, 1995 года выпуска, регистрационные знаки JA-8500, по соглашению с All Nippon Airways выполнял рейс из Fukuoka в Okinawa (Япония). На борту находились 102 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 210 м.м. севернее Окинавы, экипаж приступил к аварийному снижению из-за потери давления в гермокабине. После занятия эшелона полета 100 экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Окинава.

## Поломка шасси

20 марта экипаж грузового самолета Boeing 747-400F авиакомпании «Эйр Бридж Карго», 2007 года выпуска, регистрационные знаки VP-BIG, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Amsterdam (Нидерланды). В процессе занятия исполнительного старта ВПП 07 правой в аэропорту Шереметьево произошло разрушение кинематики правой фюзеляжной опоры шасси с разворотом ее вправо на 80°. При движении колесной тележки юзом на протяжении 7 м произошло разрушение заднего пневматика при наезде на элемент конструкции опоры. В аэропорту была объявлена тревога. ВПП 07 правая была закрыта на время эвакуации воздушного судна.

## Негерметизация

21 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании SunExpress, 2010 года выпуска, регистрационные знаки TC-SNO, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Izmir (Турция). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 аэропорта Амстердам экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 140, сообщив о проблемах с давлением в гермокабине и решении возвратиться на аэродром вылета. Выработав топливо в зоне ожидания на эшелонах полета 080 и 070, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 аэропорта амстердамского аэропорта Схипхол спустя 1 час 50 минут после взлета. После 3-часовой стоянки самолет вылетел повторно и прибыл в Измир с задержкой около 6 часов.

## Утечка из гидросистемы

21 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Perimeter Aviation, 1994 года выпуска, регистрационные знаки C-GJYZ, выполнял рейс из Winnipeg в Island Lake (Канада). В процессе захода на посадку после выпуска шасси и закрылков на 15° произошло срабатывание сигнализации неисправности изоляционного клапана гидросистемы №2. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания для выполнения проверок, в ходе которых было обнаружено уменьшение количества гидрожидкости до 0,2-0,3 л. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета Виннипег, где произвел благополучную посадку. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была обнаружена утечка через привод левой основной двери. Произведены замена привода и долив гидрожидкости в систему.

## Выключение двигателя

21 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Azul Linhas Aereas, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PR-AZB, выполнял рейс из Rio de Janeiro Santos/Dumont в Belo Horizonte (Бразилия). Незадолго до расчетного времени начала снижения экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CF34). Продолжив полет до аэродрома назначения, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Белу-Оризонти.

## Прерванный взлет

21 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 1999 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTP, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Нижний Новгород. В процессе разбега с ВПП 32 левой в аэропорту Домодедово экипаж прекратил взлет, сообщив о проблемах с гидравлической системой. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Потеря работоспособности членами экипажа

22 марта экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOC, выполнял рейс из Hamburg (Германия) в Las Palmas (Испания). На борту находились 242 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в Лас-Пальмасе 3 бортпроводника почувствовали недомогание из-за воздействия постороннего запаха. Второй пилот был вынужден применить кислородную маску. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения Лас-Пальмас-де-Гран-Канария. По сообщению представителя авиакомпании, кроме членов экипажа, никто больше не жаловался на недомогание, в том числе, никто из пассажиров. После посадки экипаж запустил вспомогательную силовую установку для выявления источника запаха. После запуска ВСУ запах усилился, что вызвало кратковременную потерю сознания двумя бортпроводниками. Бортпроводники и второй пилот были госпитализированы. В марте 2013 года самолет проходил проверку по форме «С». Расследование проводят испанские и германские авиационные власти. По сообщениям пассажиров, на борту ощущался сильный запах масляных испарений, они ощущали головные боли и головокружение. Обратный рейс был перенесен на следующий день. Для выполнения рейса в Лас-Пальмас из Гамбурга был направлен резервный Boeing 767-300. Рейс прибыл в Гамбург с задержкой 19 часов. D-ABOC находится в Лас-Пальмасе.

## Дым

22 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Sunwing, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GRKB, выполнял рейс из Ottawa (Канада) в Varadero (Куба). На борту находились 179 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 32 аэропорта Оттава бортпроводники сообщили экипажу о дыме в салоне, который вскоре стал визуально заметен и в кабине. Экипаж

объявил аварийную ситуацию, прекратил набор на высоте 3000 футов и возвратился на аэродром вылета. После благополучной посадки на ВПП 32 аэропорта Оттава самолет был остановлен на полосе для проверки. ВПП оставалась закрытой в течение 45 минут. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Варадеро с задержкой 6 часов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, техсоставом было обнаружено попадание противообледенительной жидкости в ВСУ, что привело к возникновению дыма.

## Неуборка шасси

22 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTH, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новосибирск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 120 экипаж сообщил о проблемах с уборкой шасси и запросил векторение для возврата на аэродром вылета. После 2-часовой выработки топлива в зоне ожидания воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Проблемы с наддувом

22 марта экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, 2009 года выпуска, регистрационные знаки OY-KFI, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Munich (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Копенгагена экипаж доложил о проблемах с одной из систем кондиционирования и возможных проблемах с наддувом. Прекратив набор на эшелоне полета 250, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Копенгаген. Резервный CRJ-900 прибыл в Мюнхен с задержкой 2,5 часа.

## Прерванный взлет

22 марта экипаж самолета Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток Авиа», 2005 года выпуска, регистрационные знаки RA-64039, выполнял рейс из Благовещенска в Шереметьево/Москва. На борту находились 132 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе разбега в аэропорту Благовещенск экипаж на высокой скорости (около 195 км/ч) прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неготовности к взлету и незакрытого положения дверей. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на стоянку. Резервный Ту-204 прибыл в Шереметьево с задержкой 8 часов.

## Неуборка закрылков

22 марта экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss, 2001 года выпуска, регистрационные знаки HB-IYS, выполнял рейс из Basel (Швейцария) в Hamburg (Германия). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 33 аэропорта Базель/Мюлуз (единственный в мире аэропорт, управляемый совместно двумя странами – Францией и Швейцарией) не произошла уборка

закрылков. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов и занял зону ожидания для выработки топлива до посадочного веса перед возвратом на аэродром вылета. В аэропорту были приведены в готовность аварийные службы. Через 50 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 аэропорта Базель/Мюлуз. Рейс был отменен. Пассажиры были размещены в отелях и вылетели в Гамбург на следующее утро.

## Столкновение с птицей

22 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBB, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Dusseldorf (Германия). В процессе захода на посадку в аэропорту Дюссельдорф произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение обтекателя бортового радиолокатора, требующее его замены.

## Неполный выпуск закрылков

22 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIE, выполнял рейс из Магаса во Внуково/Москва. На борту находились 96 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково не произошел выпуск закрылков в посадочное положение. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После выполнения проверок экипаж принял решение о производстве посадки с закрылками в положении «15°». Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

## Незакрытие створок шасси

22 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-FAJ, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Сочи. На борту находились 110 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Пулково произошло срабатывание сигнализации незакрытого положения створок шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

## Уход на второй круг из-за занятости ВПП

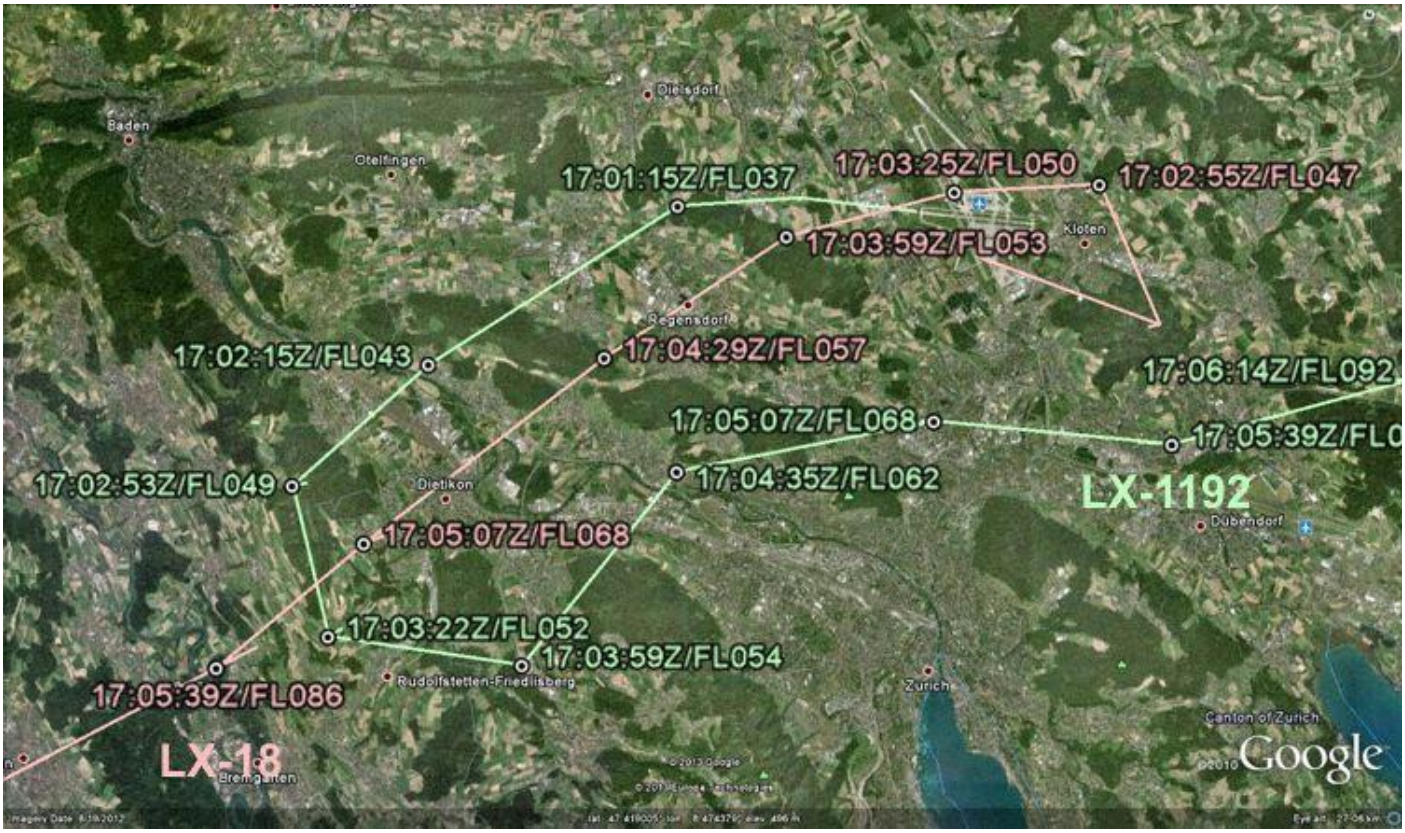
22 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP–BQP, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Сочи. На борту находился 131 пассажир. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Сочи экипаж по команде органа ОВД ушел на второй круг из-за приближения непосредственно к торцу рабочей ВПП работника сторонней организации, выполнявшего работы без согласования с аэропортом. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

## Прерванный взлет

22 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BVZ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Астрахань. В процессе разбега в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неготовности к взлету. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Нарушение безопасного интервала

22 марта экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Swiss, 2009 года выпуска, регистрационные знаки HB-JHD, выполнявший рейс LX-18 из Zurich (Швейцария) в Newark (США), производил набор высоты после взлета с ВПП 16 аэропорта Цюрих по схеме стандартного выхода VEBIT2S и пересекал эшелона полета 050. Экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss, 2000 года выпуска, регистрационные знаки HB-IYU, выполнявший рейс LX-1192 из Zurich (Швейцария) в Nuremberg (Германия), после взлета с ВПП 28 аэропорта Цюрих производил набор высоты по схеме стандартного выхода DEGES2W. При пересечении эшелона полета 050 после разворота в восточном направлении Avro RJ-100 оказался на встречном курсе с набирающим высоту самолетом A330 (с меньшей вертикальной скоростью). Согласно радиолокационным данным, боковой интервал между воздушными судами сократился до менее чем 1,5 м.м. при 500-футовом вертикальном интервале (первоначально интервал между встречными самолетами составлял 6,6 м.м. на одной высоте). Совет по расследованию авиационных происшествий Швейцарии (SAIB) классифицировал событие как опасное сближение и начал расследование.




*Траектории полета (графика: AVH/Google Earth)*

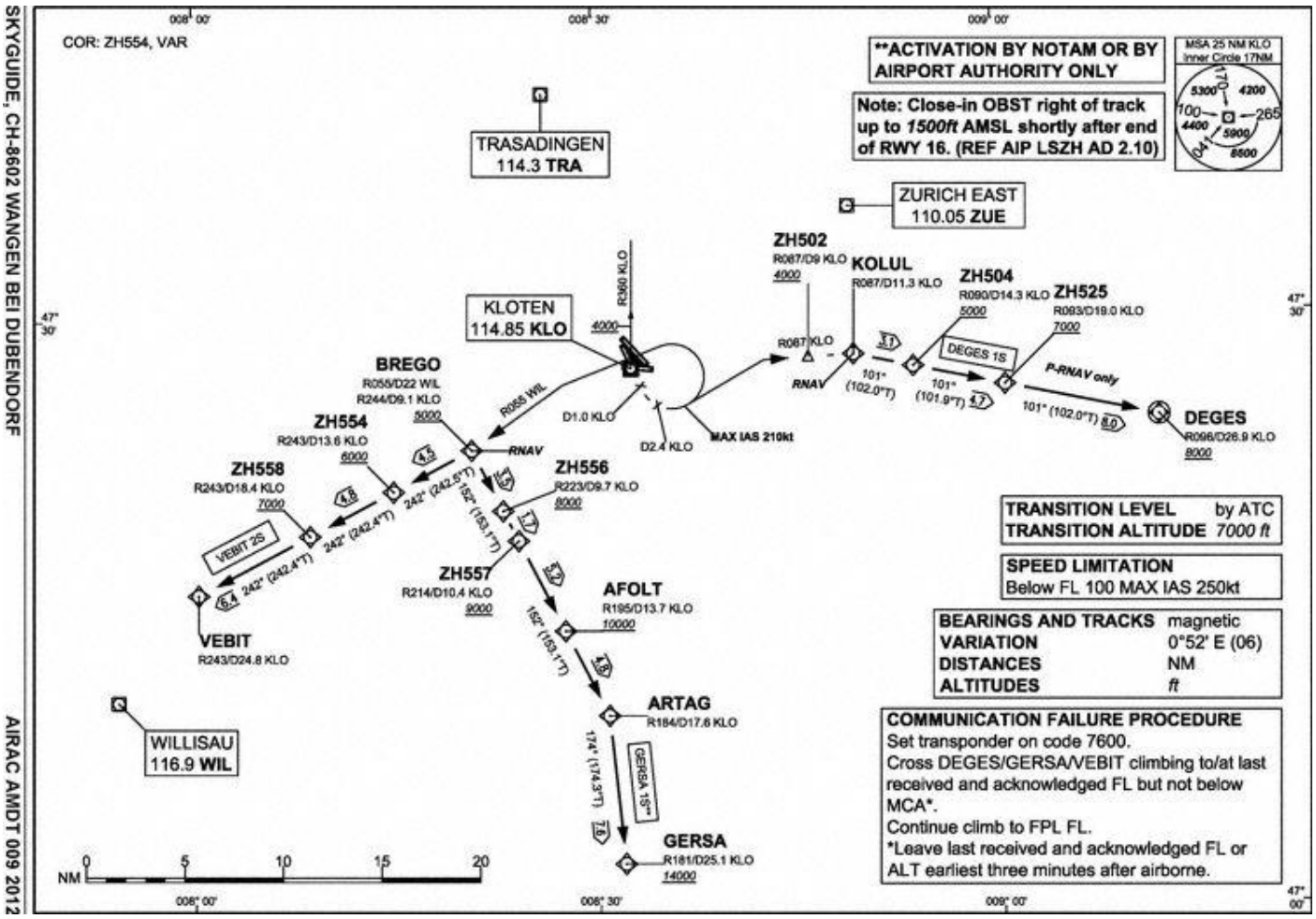



*Схема стандартного выхода VEBIT2S (графика: AIP Switzerland)*

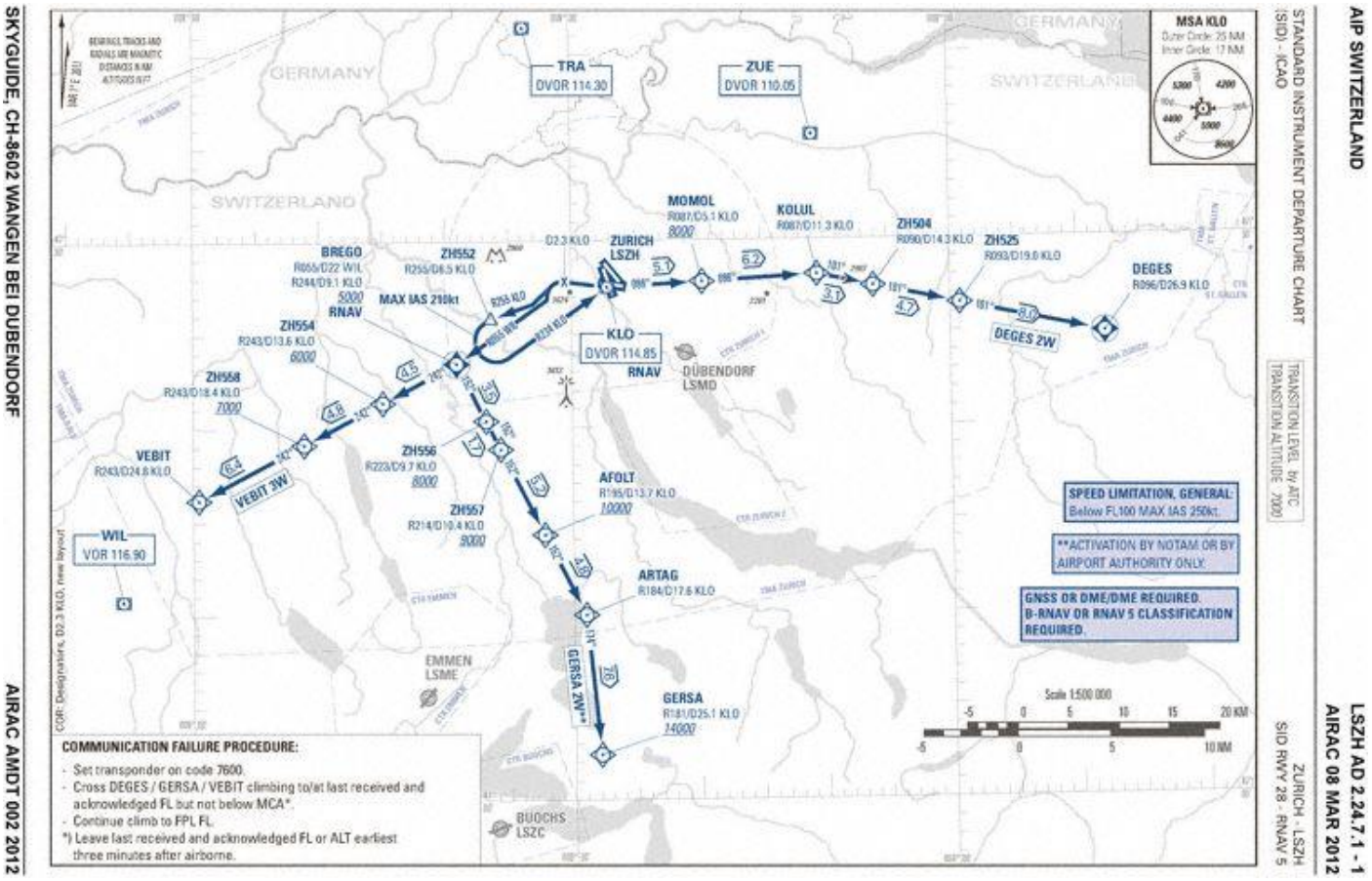



*Схема стандартного выхода DEGES2W (графика: AIP Switzerland)*



Март 2013 г.
ТОЛЬКО ФАКТЫ

## Прерванный взлет

23 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Нордавиа», 1992 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQL, выполнял рейс из Архангельска в Шереметьево/Москва. В процессе разбега в архангельском аэропорту Талаги экипаж прекратил взлет из-за невыхода на взлетный режим правого двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Неуборка шасси

23 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLF, выполнял рейс из Внуково/Москва в Нижний Новгород. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково экипаж сообщил о неуборке левой основной опоры шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать на аэродром назначения с выпущенным шасси. Через 1 час 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нижнего Новгорода.

## Уход на второй круг из-за занятости ВПП

23 марта экипаж самолета Saab 340B авиакомпании «Полет» 1990 года выпуска регистрационные знаки VQ-BGF выполнял рейс из Домодедово/Москва в Белгород. В процессе захода на посадку в аэропорту Белгород экипаж по команде органа ОВД ушел на второй круг из-за несанкционированного выезда техники на ВПП. После повторного захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Белгород.

## Потеря работоспособности членом экипажа

23 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N978TW, выполнял рейс из Newark в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 141 пассажир и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 100 м.м. западнее аэропорта Washington/Dulles (США), командир воздушного судна объявил аварийную ситуацию из-за ухудшения самочувствия второго пилота и необходимости оказания срочной медицинской помощи. Капитан благополучно произвел внеплановую посадку на ВПП 01 центральную вашингтонского аэропорта имени Даллеса. После освобождения ВПП воздушное судно было остановлено на РД для доступа ожидавшей медицинской службы. Второй пилот был госпитализирован с подозрением на обострение аппендицита. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Даллас с задержкой 9 часов.

## Проблема с высотомерами

23 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N7375A, выполнял рейс из Miami (США) в London/Heathrow (Великобритания). Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 330 в 250 м.м. западнее Бермудских островов, экипаж

сообщил о проблемах с высотомерами и произвел снижение до эшелона полета 240, приняв решение следовать на запасной аэродром New York (США). Через 1 час 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Лондон с задержкой 4 часа 20 минут.

## Невыпуск шасси

23 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Horizon, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N408QX, по соглашению с Alaska Airlines выполнял рейс из Seattle (США) в Calgary (Канада). На борту находились 74 человека. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 10 аэропорта Калгари произошел невыпуск левой основной опоры шасси. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания для выполнения проверок. Шасси было выпущено и поставлено на замки ручным способом. Через 35 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, после освобождения ВПП самолет был остановлен на РД С1, откуда был отбуксирован на перрон. Невыпуск левой основной опоры шасси произошел по причине износа замка убранного положения.

## Неуборка закрылков

24 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Jetairfly, 1990 года выпуска, регистрационные знаки OO-TUC, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Zanzibar (Танзания). На борту находились 202 пассажира. В процессе набора высоты после задержанного на 1 час взлета из Брюсселя экипажу не удалось полностью убрать закрылки. Прекратив набор на эшелоне полета 100, экипаж занял зону ожидания для выполнения проверок. После слива топлива на эшелонах 060 и 050 экипаж возвратился на аэродром вылета. Через 3 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Брюссель. Резервный Boeing 767-300 вылетел через 1 час 15 минут после посадки и прибыл в Занзибар с задержкой 5 часов.

## Выход за пределы ВПП

24 марта экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Ангара», 1975 года выпуска, регистрационные знаки RA-46712, выполнял рейс из Киренска в Иркутск. На борту находились 44 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 27 аэропорта Киренск произошел выход воздушного судна на боковую полосу безопасности на удалении 350 метров от места старта, в результате чего произошло разрушение бокового маркировочного знака ВПП колесом левой основной опоры шасси. Экипаж продолжил взлет, после чего принял решение следовать до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск. Расследованием установлено, что «выкатывание воздушного судна за пределы ИВПП с последующим его столкновением с препятствием на этапе взлета произошло из-за нарушения экипажем Руководства по летной эксплуатации ВС Ан-24 и несоответствия состояния летного поля аэропорта Киренск нормам РЭ ГА-94». Событие классифицировано как серьезный инцидент.

## Попадание птицы в двигатель

24 марта экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N715SK, по соглашению с United выполнял рейс из Calgary (Канада) в San Francisco (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 16 аэропорта Калгари произошло попадание птицы в правую силовую установку (CF34). Экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 26 марта, вибрация правого двигателя достигла 9,9 ед. При послеполетном осмотре было обнаружено повреждение лопаток вентилятора с отсутствующими законцовками ряда лопаток. По характеру повреждения капотов предполагается, что концы лопаток вышли за пределы внешнего кожуха наружу. Повреждений фюзеляжа не обнаружено.

## Нарушение безопасного интервала при УВД

24 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLN, выполнял рейс из Внуково/Москва в Бегишево. Воздушное судно следовало в восточном направлении в наборе заданного эшелоне полета 210. Экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHJ, выполнял рейс из Самары в Домодедово/Москва. Воздушное судно следовало в снижении в юго-западном направлении. Экипажу A319 был разрешен заход по схеме прибытия RW 32K, предусматривающей отворот на юг к третьему развороту ВПП 32 правой аэропорта Домодедово. После выполнения предусмотренного схемой разворота в сторону самолета ATR-72 произошло срабатывание наземной системы предупреждения об опасном сближении. Оба воздушных судна благополучно приземлились в аэропортах назначения.

## Неустойчивые показания скорости

24 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 1999 года выпуска, регистрационные знаки D-AKNN, выполнял рейс из Внуково/Москва в Stuttgart (Германия). На борту находились 144 пассажира и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 320 в 65 м.м. западнее Prague (Чехия), экипаж сообщил о неустойчивых показателях скорости и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода на посадку в аэропорту Прага экипаж сообщил об ожидаемой нормальной посадке, однако запросил привести в готовность аварийные службы. В процессе конечного этапа захода экипаж осуществлял контроль скорости по информации с экрана радиолокатора, передаваемой с «Вышки». Через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 320 экипаж произвел благополучную посадку на нормальной скорости на ВПП 06. Резервный Airbus A319-100 прибыл в Штутгарт с задержкой 5 часов. 26 марта D-AKNN выполнил перелет из Праги, после чего возобновил полеты.

## Падение давления в гермокабине

24 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EC-KDG, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Aalborg (Дания). Вскоре после занятия крейсерского эшелона полета 380 в 10 м.м. южнее Toulouse (Франция) экипаж приступил к аварийному снижению со средней вертикальной скоростью 3800 ф/мин из-за падения давления в гермокабине. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Тулуза. Кислородные маски пассажирами не использовались. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Ольборг с задержкой 6 часов 15 минут.

## Повышенный расход масла

24 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Finnair, 2007 года выпуска, регистрационные знаки OH-LQB, выполнял рейс из Helsinki (Финляндия) в Shanghai/Pudong (Китай). Следуя по маршруту в районе Новосибирска, экипаж сообщил о повышенном расходе масла в двигателях и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хельсинки.

## Проблемы с центровкой

24 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Iberia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EC-KDI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Madrid (Испания). После занятия крейсерского эшелона полета, когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Юхнова, экипаж сообщил о проблемах с центровкой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Вибрация двигателя

24 марта экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11F авиакомпании «Аэрофлот», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDQ, выполнял рейс из Frankfurt/Hahn (Германия) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево на эшелоне полета 060 экипаж доложил о периодической вибрации двигателя №3 и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

## Выключение двигателя

24 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N405UA, выполнял рейс из Houston в New York/La Guardia (США). На борту находились 134 пассажира и 5 членов экипажа. После перехода воздушного судна в дальнейший набор с эшелона полета 350 в 130 м.м. юго-западнее Charlotte, правый двигатель (V2527) произвел несколько хлопков. Экипаж прекратил набор высоты и произвел снижение до эшелона полета 340.

Выключив двигатель, экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Шарлотта, где спустя 30 минут произвел благополучную посадку на ВПП 01 центральную. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы и размещены в отелях на ночь.

## Падение давления в гермокабине

24 марта экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки HB-IYY, выполнял рейс из London/City (Великобритания) в Geneva (Швейцария). На борту находились 97 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Женева при пересечении эшелона полета 220 экипаж был вынужден применить кислородные маски, после чего объявил срочную ситуацию, сообщив о падении давления в гермокабине. Были активированы кислородные маски пассажиров. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 аэропорта Женева. Проводится расследование инцидента, классифицированного как серьезный.

## Прерванный взлет

24 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Глобус», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTH, выполнял рейс из Нижневартовска в Домодедово/Москва. В процессе разбега в аэропорту Нижневартовск экипаж прекратил взлет, сообщив о срабатывании сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

## Отказ гидросистемы

25 марта экипаж самолета Embraer ERJ-135 авиакомпании American Eagle выполнял рейс из Montreal (Канада) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 30 человек. В процессе снижения для захода на посадку в чикагском аэропорту О'Хара экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе гидросистемы №1. Выполнив разворот, экипаж взял курс на аэродром Grand Rapids (США), где через 20 минут произвел благополучную посадку на ВПП 35.

## Индикация невыпущенного положения шасси

25 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Когалымавиа», 2003 года выпуска, регистрационные знаки TC-KLB, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Домодедово/Москва. В процессе конечного этапа захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 300 м экипаж доложил о срабатывании сигнализации непостановки на замок передней опоры шасси и прекратил заход. Через 10 минут, после выполнения проверок в зоне ожидания экипаж сообщил о решении проблемы и принял решение следовать на аэродром назначения. Через 25 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Выключение двигателя

26 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N683A, выполнял рейс из Caracas (Венесуэла) в Miami (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Каракаса экипаж был вынужден выключить правый двигатель, после чего принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Каракас. По сообщению представителя авиакомпании, двигатель получил повреждения лопаток вентилятора, предположительно, при столкновении с птицей. Расчетное время задержки вылета резервного самолета из Каракаса составило 12 часов.

## Отказ автопилота

26 марта экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2011 года выпуска, регистрационные знаки RA-89007, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Шереметьево/Москва. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300, произошел отказ управления автопилотом. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 280, продолжив полет до аэродрома назначения вне слоя RVSM.

## Проблемы с наддувом

26 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Air Canada, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FHKS, выполнял рейс из Toronto в Halifax (Канада). На борту находился 101 человек. В процессе набора высоты после взлета из Торонто при пересечении высоты 11700 футов раздался громкий хлопок с последующим быстрым ростом высоты в кабине. Экипаж прекратил набор и произвел снижение до высоты 10 000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Торонто с превышением посадочного веса. Резервный Embraer ERJ-190 прибыл в Галифакс с задержкой 2 часа. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, была обнаружена утечка воздуха через прокладку передней левой двери.

## Выключение двигателя

26 марта экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Air Inuit, 1995 года выпуска, регистрационные знаки C-FYAI, выполнял рейс из Wabush в Chibougamau (Канада). На борту находились 15 человек. В процессе набора высоты после взлета из Вабуша при пересечении высоты 3500 футов произошло срабатывание сигнализации низкого давления масла в правой силовой установке (PW123). Все параметры работы двигателя при этом оставались штатными, давление находилось на уровне 65 psi. В ходе выполнения проверок экипаж выключил двигатель и по метеоусловиям (умеренное обледенение в облаках в районе Вабуша) принял решение произвести вынужденную посадку в Sept-Iles (Канада), примерно в 160 м.м. южнее Вабуша. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сет-Иль. Инженерно-техническим составом был произведен контроль

состояния проводки, при котором дефектов обнаружено не было. Был заменен переключатель сигнальной лампы давления масла. После наземной гонки двигателя воздушное судно было допущено к полетам.

## Индикация незакрытого положения люка

26 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании British Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-VIIT, выполнял рейс из London/Gatwick (Великобритания) в Antigua (Антигуа и Барбуда). В процессе набора высоты после задержанного на 4 часа взлета с ВПП 26 левой лондонского аэропорта Гатвик экипаж сообщил о срабатывании сигнализации незакрытого положения грузового люка и прекратил набор на эшелоне полета 080, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. После слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую аэропорта Гатвик спустя 1 час после взлета. Самолет вылетел повторно после 3-часовой стоянки. Расчетная задержка прибытия в Антигуа составила 8 часов.

## Проблемы с двигателем

26 марта экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Austral, 2010 года выпуска, регистрационные знаки LV-CHS, по соглашению с Aerolineas Argentinas выполнял рейс из Salta в Buenos Aires/Newbery (Аргентина). На борту находились 42 пассажира. Следуя по маршруту в районе Rosario (Аргентина), экипаж сообщил о проблемах с одним из двигателей (CF34) и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Росарио. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Выключение двигателя

26 марта экипаж самолета Airbus A321-100 авиакомпании Air Mediterranee, 1994 года выпуска, регистрационные знаки F-GYAZ, выполнял рейс из Algiers (Алжир) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). В процессе первоначального набора высоты после взлета из Алжира экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56), после чего возвратился на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Алжир. Резервный Airbus A321-100 прибыл в Париж с задержкой 11 часов.

## Прерванный взлет

26 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GDUZ, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Beijing (Китай). В процессе разбега с ВПП 26 левой аэропорта Ванкувер экипаж на высокой скорости (около 90 узлов) прекратил взлет из-за открытия сдвижной форточки кабины. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте

Канады, после проверки тормозов и дозаправки самолет благополучно вылетел и прибыл в Пекин с задержкой 1 час.

## Выкатывание за пределы ВПП



27 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Sriwijaya, 1994 года выпуска, регистрационные знаки PK-CLJ, выполнял рейс из Medan в Padang (Индонезия). Около 18.00 (11.00 UTC) при посадке в аэропорту Паданг произошло выкатывание воздушного судна за пределы ВПП. Самолет остановился всеми опорами шасси на мягком грунте. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. В результате происшествия аэропорт был закрыт. Аэродром Паданг имеет ВПП 15/33 длиной 2750 м.

Сводка METAP по аэродрому Паданг:

```
WIPT 27II30Z VRBOIKT 9999 SCTO20 30/23 QIOO8
WIPT 27II00Z VRBOIKT 9999 SCTO20 30/24 QIOO7
WIPT 27IO30Z VRBO3KT 9999 SCTO20 30/24 QIOO7
```

Выпущенные после инцидента НОТАМ:

```
AO454/I3 - DUE TO ONE ACFT B737 BLOCK RWY PSN RIGHT SIDE BEGINNING RWY I5 TAKE OFF
AVAILABLE OF MINANGKABAU INTERNATIONAL AP ALL PILOTS CTN DECLEARE DISTANCE
RWY TORA  TODA  ASDA  LDA
I5 2600M 2600M 2645M 2600M
33 2600M 2600M 2600M 2600M
RMK: TAKE OFF RWY I5 ONLY PSN I50M FROM OBSTACLE AND LDG RWY 33 ONLY. 28 MAR IO:24
20I3 UNTIL 28 MAR I7:00 20I3 ESTIMATED. CREATED: 28 MAR IO:23 20I3
AO430/I3 - RWY I5/33 CLSD DUE TO BLOCK BY ACFT. 27 MAR I5:55 20I3 UNTIL 27 MAR I7:20
20I3 ESTIMATED. CREATED: 27 MAR I5:55 20I3
```

## Отказ FMS

27 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNB, выполнял рейс из аэропорта Иваново в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Домодедово на эшелоне полета 120 экипаж сообщил об отказе FMS и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

## Проблема с двигателем

27 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Aer Arann, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-REL, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Cork (Ирландия) в Manchester (Великобритания). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Манчестер экипаж сообщил о

проблеме с правой силовой установкой (PW127) и продолжил заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манчестер. По сообщению пассажира, двигатель производил необычные звуки. Бортпроводники сообщили о них экипажу, продолжив визуально контролировать состояние двигателя. Самолет возобновил полеты на следующий день.

## Проблемы с наддувом

27 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании American Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N7530, выполнял рейс из Washington/National в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 125 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из вашингтонского аэропорта имени Рейгана на эшелоне 230 экипаж перешел в горизонтальный полет из-за проблем с давлением в гермокабине и принял решение произвести вынужденную посадку в вашингтонском аэропорту имени Даллеса. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 центральную аэропорта имени Даллеса. Резервный MD-82 прибыл в Даллас с задержкой 3 часа.

## Столкновение с птицей

27 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Gulf Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки A9C-AF, выполнял рейс из Kuwait (Кувейт) в Bahrain (Бахрейн). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 15 левой аэропорта Кувейт произошло попадание птицы в правое лобовое стекло, в результате чего образовалась трещина. Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 левую аэропорта Кувейт. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Бахрейн с задержкой 6 часов 40 минут.

## Проблема с двигателем

27 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Interjet выполнял рейс из Mexico City в Chihuahua (Мексика). В процессе набора высоты после взлета из Мехико один из двигателей произвел сильные хлопки, сопровождаемые пламенем. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мехико. Резервный Airbus A320-200 прибыл в аэропорт Чиуауа с задержкой 3,5 часа.

## Проблема с системой кондиционирования

28 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N772AN, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Tokyo/Narita (Япония). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320 в 40 м.м. восточнее Thunder Bay (Канада), произошло срабатывание сигнализации неисправности датчика давления левой системы отбора воздуха и регулирования температуры правой системы.

Экипаж произвел снижение до эшелона полета 180 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 чикагского аэропорта О'Хара. Резервный Boeing 777-200 прибыл в Токио с задержкой 6 часов.

## Сигнализация дыма в грузовом отсеке

28 марта экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N922DX, выполнял рейс из Milwaukee в Atlanta (США). На борту находились 160 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Милуоки экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о срабатывании сигнализации дыма. Через 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую в аэропорту вылета Милуоки. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня, перегрева или дыма не обнаружили. По сообщению представителя авиакомпании, произошло срабатывание сигнализации дыма в грузовом отсеке. Резервный MD-90 прибыл в Атланту с задержкой 2 часа 20 минут.

## Падение давления в гермокабине

28 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Delta Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N322US, выполнял рейс из Salt Lake City в Boston (США). На борту находились 153 человека. Следуя по маршруту над озером Мичиган в 60 м.м. северо-западнее Grand Rapids (США), экипаж, применив кислородные маски, приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Сообщив об отказе системы кондиционирования воздуха и невозможности поддерживать наддув оставшейся системой, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Гранд-Рапидс и зарулило на перрон. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Бостон с задержкой 2 часа.

## Посадка без разрешения

28 марта экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Air Canada, 2008 года выпуска, регистрационные знаки C-FNNH, выполнял рейс из Vancouver в Toronto (Канада). В процессе захода на посадку на ВПП 05 аэропорта Торонто экипаж получил указание о переходе на связь с «Вышкой», однако остался на частоте «Подхода». Продолжив заход на посадку, воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж произвел посадку без получения диспетчерского разрешения.

## Прерванный взлет

28 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Уфу. В процессе разбега с ВПП 32 левой аэропорта Домодедово экипаж на низкой скорости (около 50 узлов) прекратил взлет из-за

срабатывания сигнализации неготовности к взлету. Воздушное судно благополучно завершило пробег примерно через 650 м от места старта и возвратилось на перрон.

## Столкновение с птицей

28 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Royal Air Maroc, 2005 года выпуска, регистрационные знаки CN-ROC, выполнял рейс из Lagos (Нигерия) в Casablanca (Марокко). На борту находились 126 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 18 правой аэропорта Лагос произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов для выполнения проверок. Через 50 минут после взлета, выработав топливо в зоне ожидания на эшелоне полета 100, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 36 левую аэропорта Лагос.

## Неисправность системы кондиционирования

28 марта экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOL, выполнял рейс из Hurghada (Египет) в Stuttgart (Германия). На борту находились 245 пассажиров и 9 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, несколько пассажиров пожаловались на головную боль и тошноту. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку на ВПП 25 аэропорта Штутгарт. Федеральное бюро Германии по расследованию авиационных происшествий (BFU) начало расследование, направив своих сотрудников в Штутгарт. По сообщению представителя авиакомпании, за 2 часа до посадки бортпроводниками была замечена плохая вентиляция кабины. Пассажиры обратились с жалобами на головную боль и тошноту. Летный экипаж чувствовал себя нормально. Посторонние запахи в течение полета отсутствовали. После посадки была произведена проверка воздушного судна. По предварительным результатам, предполагается нештатная работа системы кондиционирования воздуха.

## Ослепление лазером

28 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Hurghada (Египет) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе захода на посадку на удалении 40 км южнее аэродрома Пулково на эшелоне полета 075 экипаж сообщил об ослеплении лучом лазера и угрозе безопасности полета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

## Неуборка шасси

29 марта экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 1998 года выпуска, регистрационные знаки D-AILY, выполнял перегоночный рейс из Shannon (Ирландия) в Munich (Германия). На борту находились 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Шеннон экипаж сообщил о проблемах с шасси. Прекратив набор на эшелоне полета 240, экипаж занял

зону ожидания для выполнения проверок, по окончании которых сообщил о невозможности убрать шасси, находившиеся все время в выпущенном положении на замках. Экипаж не запрашивал какой-либо помощи, ожидая штатную посадку. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 аэропорта Шеннон. Самолет находился в Шенноне с 18 марта для прохождения технического обслуживания.




*Возврат D-AILY в Шеннон*

## Падение давления в гермокабине

29 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Донавиа», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYU, выполнял рейс из Сочи в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 61 пассажир и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Ростова-на-Дону, произошло срабатывание сигнализации падения давления в гермокабине. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 100 и принял решение следовать на запасной аэродром. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону. Резервный Boeing 737-400 прибыл в аэропорт Пулково с задержкой 4 часа 20 минут.

## Падение давления в гермокабине

29 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Донавиа», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYU, выполнял рейс из Сочи в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 61 пассажир и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Ростова-на-Дону, произошло срабатывание сигнализации падения давления в гермокабине. Экипаж

произвел снижение до эшелона полета 100 и принял решение следовать на запасной аэродром. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону. Резервный Boeing 737-400 прибыл в аэропорт Пулково с задержкой 4 часа 20 минут.

## Выкатывание за пределы ВПП

29 марта экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Hermes Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки SX-BHS, по соглашению с Air Mediterranee выполнял рейс из Agadir (Марокко) в Lyon (Франция). На борту находились 174 пассажира и 7 членов экипажа. В 20.50 (19.50 UTC) при посадке в международном аэропорту Лион имени Сент-Экзюпери в условиях тумана воздушное судно выкатилось за пределы выходного торца ВПП 36 правой (длина – 2670 м) и остановилось примерно в 300 м от искусственного покрытия, застряв в мягком грунте. Никто не пострадал. Аэропорт был закрыт в течение 2,5 часов, после чего возобновил работу. Эвакуация самолета с помощью мощных тягачей была перенесена на следующий день. Расследование проводит Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA).

Сводка METAP по аэродрому Лион:

```
LFLL 292030Z I3005KT 2000 RI8R/II00VP2000D MIFG SCT002 BKN060 08/07 QI003 NOSIG
LFLL 292000Z I3006KT 090VI80 2000 BR FEW002 SCT009 BKN066 08/08 QI004 NOSIG
LFLL 29I930Z VRB03KT II00 R36L/I700D RI8R/2000N R36R/I800D RI8L/P2000 -RA BR
BKN00I BKN066 08/08 QI004 NOSIG
LFLL 29I900Z VRB0IKT 0800 R36L/P2000 RI8R/I800U R36R/P2000 RI8L/0800VP2000D -RA FG
SCT002 BKN0I8 BKN066 08/07 QI004 NOSIG
```




*Карта: Google maps*

Выпущенные после инцидента НОТАМ:

AI747/I3 - AD CANNOT BE CHOSEN AS ALTERNATE AD. 3I MAR I5:45 20I3 UNTIL 0I APR I2:00 20I3. CREATED: 3I MAR I5:45 20I3
AI746/I3 - RWY I8L/36R CLOSED. 3I MAR I5:43 20I3 UNTIL 0I APR I2:00 20I3. CREATED: 3I MAR I5:43 20I3
AI74I/I3 - AD LIMITED: AD CAN'T BE CHOOSEN AS ALTERNATE AD. 30 MAR I6:I4 20I3 UNTIL 3I MAR I8:00 20I3. CREATED: 30 MAR I6:I5 20I3
AI740/I3 - RWY I8L/36R CLOSED. 30 MAR I6:I3 20I3 UNTIL 3I MAR I8:00 20I3. CREATED: 30 MAR I6:I4 20I3
AI732/I3 - RWY I8L/36R CLOSED. 29 MAR 22:II 20I3 UNTIL 30 MAR II:00 20I3. CREATED: 29 MAR 22:II 20I3
AI73I/I3 AERODROME CLOSED DUE TO RWY EXCURSION OF AN ACFT. 29 MAR 20:02 20I3 UNTIL 29 MAR 23:59 20I3. CREATED: 29 MAR 20:09 20I3 (отменен к 22.20 UTC)





*SX-BHS на следующий день (фото: Lyon Aircraft Spotting)*

## Вибрация двигателя

29 марта экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Shuttle America, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N202JQ, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Indianapolis в New York/La Guardia (США). На борту находились 80 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 23 левой аэропорта Индианаполис экипаж доложил о проблеме с двигателем и запросил немедленный возврат на аэродром вылета. Прекратив набор на высоте 3000 футов, экипаж сообщил о возникшей после взлета вибрации. После выполнения проверок на удлиненном по запросу участке от второго к третьему развороту экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 левую спустя 20 минут после взлета. Резервный Embraer ERJ-170 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 2 часа. При послеполетном осмотре была обнаружена погнутость 1 лопатки вентилятора правого двигателя в результате столкновения с птицей.

## Прерванный взлет

29 марта экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPQ, выполнял рейс из Внуково/Москва в Жуляны/Киев (Украина). В процессе разбега в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытого положения задней двери. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

## Проблемы с перекачкой топлива

29 марта экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании United, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N128UA, выполнял рейс (отправление – 28 марта) из Los Angeles (США) в Sydney (Австралия). Через 2,5 часа после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту над Тихим океаном на эшелоне полета 300, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с указателем перекачки топлива. Снизившись до эшелона полета 280, через 5 часов после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 правую аэропорта Лос-Анджелес. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

## Повреждение носовой опоры шасси

30 марта экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Aer Arann, 1991 года выпуска, регистрационные знаки EI-REI, по соглашению с Aer Lingus выполнял рейс из Edinburgh (Великобритания) в Dublin (Ирландия). На борту находился 61 человек. В 15.43 (15.43 UTC) при посадке на ВПП 10 аэропорта Дублин произошло разрушение шлиц-шарнира носовой опоры шасси. Отдел по расследованию авиационных происшествий Ирландии проводит расследование серьезного инцидента.

Сводка METAP по аэродрому Дублин:

```
EIDW 30I600Z 090IIKT 9999 SCT030 BKN040 04/M04 QI0I4 NOSIG
EIDW 30I530Z 090IIKT 9999 FEW025 BKN040 05/M04 QI0I4 NOSIG
```

## Отказ гидросистемы

30 марта экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Airblue, 1998 года выпуска, регистрационные знаки AP-EDE, выполнял рейс (отправление – 29 марта) из Manchester (Великобритания) в Islamabad (Пакистан). На борту находились 368 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Исламабад экипаж доложил об отказе гидросистемы и продолжил заход. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения и было остановлено на ВПП для последующей буксировки на перрон.

## Отказ двух комплектов автопилота

30 марта экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «Трансаэро», 1989 года выпуска, регистрационные знаки EI-DDK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Pathos (Греция). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в районе Днепропетровска (Украина), экипаж доложил об отказе 2 комплектов автопилота и принял решение возвратиться на аэродром вылета на эшелоне полета 270. После выработки топлива в зоне ожидания на эшелоне полета 190 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 правую аэропорта Домодедово. Рейс был выполнен резервным Ту-214.

## Ухудшение самочувствия пассажиров

30 марта экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Aer Lingus, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-DEC, выполнял рейс из Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания) в Dublin (Ирландия). На борту находились 179 пассажиров и 6 членов экипажа. В полете на борту образовался запах, вызвавший ухудшение самочувствия 4 пассажиров. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дублин. Одному из 4 пострадавших потребовалась медицинская помощь.

## Проблемы с наддувом

30 марта экипаж самолета Bombardier BD-700 Global Express оператора VistaJet (Швейцария), 2007 года выпуска, регистрационные знаки OE-LXR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Teterboro (США). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 180 экипаж сообщил о проблемах с наддувом. После выполнения проверок экипаж принял решение следовать до аэродрома назначения Тетерборо.

## Отказ управления двигателем

30 марта экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N14121, выполнял рейс (отправление – 29 марта) из Newark (США) в Birmingham (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 680 м.м. восточнее St. John's (Канада), экипаж обнаружил самопроизвольное падение значения EPR правого двигателя (RB211) до 1,45, после

чего двигатель перестал реагировать на изменения режима работы. Экипаж объявил аварийную ситуацию и принял решение произвести вынужденную посадку в Сент-Джонсе. Силовая установка была переведена на режим малого газа. После консультации с диспетчерской службой авиакомпании и по метеоусловиям Сент-Джонса экипаж принял решение следовать на аэродром Goose Bay (Канада), где спустя 2 часа 10 минут произвел благополучную посадку. После посадки инженерно-техническим составом был заменен регулятор подачи топлива двигателя. После наземной гонки двигателя воздушное судно было допущено к продолжению полета.

## Сигнализация дыма

31 марта экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-GZJA, выполнял рейс из Montreal (Канада) в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 36 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 24 левой произошло срабатывание сигнализации дыма в туалете. Экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме в кабине, и прекратил набор на высоте 5000 футов. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 левую в аэропорту вылета Монреаль и было остановлено на ВПП для осмотра аварийными службами. После проверки экипаж самостоятельно зарулил на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при гонке двигателей на земле с включенным отбором воздуха отмечался запах моющего вещества компрессора. После 20-минутной гонки двигателей воздушное судно было допущено к эксплуатации. Накануне рейса на самолете проводили мойку компрессора. Рейс был первым после обслуживания.

## Столкновение с птицей

31 марта экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Skywest, 2011 года выпуска, регистрационные знаки N630SK, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Salt Lake City в Omaha (США). В процессе захода на посадку на ВПП 36 аэропорта Омаха при пересечении высоты 2500 футов воздушное судно прошло через стаю из 6-8 птиц, одна из которых столкнулась с левой полуплоскостью крыла. Экипаж продолжил заход и после благополучной посадки на ВПП 36 зарулил на перрон. При послеполетном осмотре была обнаружена большая вмятина в носке левого полукрыла.

## Невыпуск закрылков

31 марта экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Трансаэро», 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-EUY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Костанай (Казахстан). На борту находились 63 пассажира и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Костанай при выпуске механизации из-за несинхронного выпуска закрылков произошла их блокировка в положении «1». После выполнения проверок экипаж принял решение о производстве посадки в аэропорту назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Костанай.

## Разрушение пневматиков

31 марта экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61704, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Челябинск. На борту находились 60 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе руления по РД 5 после посадки в челябинском аэропорту Баландино экипаж услышал хлопок с левой стороны и остановил воздушное судно. При осмотре было обнаружено разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси.

## Потеря работоспособности вторым пилотом

31 марта экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-FPCA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Edmonton (Канада). На борту находились 215 человек. За 1 час до расчетного времени прибытия, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 440 м.м. северо-восточнее Эдмонтона, второй пилот почувствовал себя плохо и не смог продолжить исполнение своих обязанностей. Резервный пилот взял на себя функции контролирующего пилота. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения Эдмонтон.

## Запах дыма

31 марта экипаж самолета British Aerospace ATP авиакомпании Nextjet, 1990 года выпуска, регистрационные знаки SE-LLO, по соглашению с Braathens Regional выполнял рейс из Stockholm/Bromma в Vaxjo (Швеция). На борту находились 43 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 160 в 40 м.м. южнее Norrkoping (Швеция), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за запаха дыма на борту. После благополучной посадки в Норрчёпинге воздушное судно было осмотрено аварийной командой. Следов огня или дыма обнаружено не было, в том числе, и после снятия нескольких облицовочных панелей салона. Первоначально кабинный экипаж предполагал возгорание бумажных салфеток. По указанию морского и авиационного центра спасения, бортпроводники разрядили огнетушитель в предполагаемое место расположения источника запаха. Проводится расследование.

## Неисправность гидросистемы

31 марта экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXV, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в Warsaw (Польша). На борту находились 21 пассажир и 4 члена экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 40 м.м. восточнее Munich (Германия), экипаж сообщил об отказе гидросистемы, не требующем дополнительного обслуживания после посадки, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Цюрих. На запрос «Вышки» о возможности управления носовой опорой шасси экипаж ответил утвердительно и самостоятельно зарулил на перрон. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

31 марта экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DWV, выполнял рейс из Krakow (Польша) в Dublin (Ирландия). На борту находились 125 пассажиров и 6 членов экипажа. В 13.09 (11.09 UTC) в процессе взлета с ВПП 25 аэропорта Краков при отрыве произошел контакт хвостовой части воздушного судна с ИВПП. Экипаж продолжил взлет и занял высоту 5000 футов, после чего принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Краков. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Дублин с задержкой 8 часов 15 минут. EI-DWV возобновил полеты на следующий день спустя 28 часов после посадки. По сообщению представителя авиакомпании, в результате контакта с ВПП самолет получил незначительные повреждения хвостовой пяты. Об инциденте в тот же день были поставлены в известность полномочный орган гражданской авиации Ирландии и Отдел по расследованию авиационных происшествий Ирландии. Проводится расследование.

Сводка METAP по аэродрому Краков:

```
EPKK 3II200Z 03005KT 5000 -RASN BR FEW005 BKN007 00/00 QI000 R25/29//95
EPKK 3III30Z 04006KT 2500 -PL BR BKN007 00/00 QI000 R25/29//95
EPKK 3III00Z 03005KT 2500 -SN BR FEW003 BKN006 00/M00 QI00I RESN R25/29//95
EPKK 3II030Z 04006KT I600 SN BR FEW002 BKN005 00/M00 QI00I R25/29//95
```