

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Ноябрь 2012 г.

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

Разворот опоры шасси

1 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 1991 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFI, выполнял рейс из Chicago/O'Hare (США) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе пробега после посадки на ВПП 18 правой амстердамского аэропорта Схипхол в результате разворота правой подфюзеляжной опоры шасси на 45° наружу произошло разрушение всех четырех пневматиков колес с последующим частичным стачиванием о поверхность ВПП колесных дисков. Воздушное судно остановилось в пределах ВПП в районе скоростной РД W8 без возможности дальнейшего передвижения. Пассажиры были высажены на ВПП при помощи мобильных трапов и автобусами доставлены к терминалу. Видео (Schiphol Airport).





Фото: Edrocket/NikonClub Nederland

Отсутствие сцепления с ВПП

1 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N920SW, выполнял рейс из Regina в Saskatoon (Канада). На борту находились 15 человек. В процессе пробега после посадки на ВПП 09 аэропорта Саскатун произошла полная потеря сцепления с ВПП. Экипаж применил реверс. Из-за возникшей потери управляемости оба двигателя были выключены. Воздушное судно удалось остановить в пределах ВПП, откуда оно было отбуксировано на перрон спустя 35 минут. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в условиях переохлажденной мороси 100% поверхности ВПП было покрыто льдом. Замер коэффициента сцепления перед посадкой еще не производился. По информации органа ОВД за 1 час до посадки, ВПП была скользкой. Разбрасывание песка для улучшения сцепления произвести не успели. Экипаж получил информацию о плохом сцеплении примерно за час до посадки.

Утечка из гидросистемы

1 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании Austral по соглашению с Aerolineas Argentinas выполнял рейс из Buenos Aires/Aeroparque в San Juan (Аргентина). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Сан-Хуан на воздушном судне возникла утечка из гидросистемы, оказывающая влияние на работу тормозов и выпуск шасси. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Mendoza (Аргентина) из-за наличия там ВПП большей длины, где благополучно приземлился. По сообщению пассажиров, примерно через 5 минут после начала снижения капитан сообщил об утечке из правой гидросистемы и необходимости ручного выпуска шасси. Из-за меньшей эффективности тормозов в связи с утечкой было принято решение приземлиться на более длинную ВПП аэропорта Мендоса.

Отказ управления разворотом шасси

1 ноября экипаж самолета Ту-134Б авиакомпании «Алроса», 1980 года выпуска, регистрационные знаки RA-65715, выполнял рейс из Красноярска в Мирный. На борту находились 55 пассажиров и 6 членов экипажа. После благополучной посадки в аэропорту Мирный экипаж доложил об отказе управления разворотом носовой опоры шасси и невозможности самостоятельно освободить полосу. Воздушное судно было отбуксировано на стоянку.

Проблемы с гидросистемой

1 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании LAN Colombia, 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-EEB, выполнял рейс из Bogota в Cartagena (Колумбия). На борту находились 113 пассажиров. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Картахена экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и невозможности освободить ВПП после посадки. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения и было остановлено на ВПП, откуда спустя 15 минут было отбуксировано на перрон. Обратный рейс был выполнен резервным самолетом.

Выкатывание за пределы ВПП

1 ноября экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Lionair, 1989 года выпуска, регистрационные знаки PK-LIF, выполнял рейс из Jakarta в Pontianak (Индонезия). На борту находились 166 человек. В 19.39 (12.39 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 15 в условиях дождя воздушное судно выкатилось за пределы ВПП и концевой полосы безопасности, остановившись всеми опорами шасси на мягком грунте в нескольких метрах от края искусственного покрытия. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. По сообщению представителя аэропорта, посадка производилась в условиях проливного дождя. После изменения располагаемых дистанций ВПП (см. НОТАМ) аэропорт возобновил работу.

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
BI464/I2 - RWY OPR WITH DECLEARED DISTANCES AS FOLLOWS
RWY LDA TORA ASDA TODA
I5 2I00 NIL NIL NIL
33 NIL 2I00 2I60 2I00
RMK: TKOF RWY33 AND LDG RWYI5 (OBSTACLE ACFT/B734 AT THE END OF RWYI5. OI NOV I5:09
20I2 UNTIL OI NOV I7:00 20I2 ESTIMATED. CREATED: OI NOV I5:09 20I2
```

Сводка METAP по аэродрому Понтианак:

```
WI00 0II400Z 35008KT 3000 RA FEWOIICB BKN008 25/24 QI0I0 RMK CB TO SE=
WI00 0II330Z 3000 RA FEWOIICB BKN008 25/24 QI0I0 RMK CB TO SE=
WI00 0II230Z 35008KT 6000 -RA FEWOIICB BKN009 26/25 QI009 RMK CB TO NE=
WI00 0II200Z 35008KT 6000 -RA FEWOIICB BKN009 26/24 QI009 RMK CB TO NE TEMPO FROM I200
VRBI0KT 4000 -TSRA FEWOIICB BKN0I0=
WI00 0III30Z 35008KT 7000 FEWOIICB BKN0I0 27/25 QI008RMK CB TO NE NOSIG=
WI00 0III00Z 00000KT 7000 FSPQQCB BKN0I0 28/25 QI007RMK RE RA CB TO NE NOSIG=
WI00 0II030Z 25006KT 7000 -RA FEWOIICB BKN0I0 28/24QI007 RMK CB TO N NOSIG=
WI00 0II000Z 26009LP?320I2CB BKN0I0 29/24 QI007 RMKCB TO N NOSIG=
```

Индикация невыпущенного положения шасси

1 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYK, выполнял рейс из Астрахани во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково экипаж сообщил об отсутствии подтверждающей индикации выпущенного положения шасси и ушел на второй круг. После выполнения проверок воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково через 20 минут после прекращения захода.

Прерванный взлет

1 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQZ, выполнял рейс из Худжанда (Таджикистан) в Уфу. В процессе разбега в аэропорту Худжанд экипаж прекратил взлет из-за отказа левой силовой установки (CFM56). Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Запах в кабине и салоне

1 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании TUIFly, 2001 года выпуска, регистрационные знаки D-AHFW, выполнял рейс из Munich (Германия) в Palma Mallorca (Испания). В процессе набора высоты после задержанного на 1 час 30 минут взлета с ВПП 26 левой аэропорта Мюнхен экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне полета 070 из-за испарений в кабине, приняв решение о возврате на аэродром вылета. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 левую аэропорта Мюнхен. После 4-часовой стоянки рейс вылетел повторно и прибыл в Пальма-де-Майорку с задержкой 5 часов 45 минут. По сообщению представителя авиакомпании, незначительный запах на борту возник после проведенной накануне мойки двигателя.

Дважды прерванный взлет

1 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-GPWG, выполнял рейс из Orlando (США) в Toronto (Канада). На борту находились 110 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 36 правой в аэропорту Орландо экипаж на низкой скорости прекратил взлет из-за «небольшой проблемы». Воздушное судно благополучно освободило ВПП по РД E примерно в 900 м от начала и повернуло на РД B для повторного занятия предварительного старта. В процессе руления экипаж доложил о перегреве тормозов слева и запросил помощь аварийных служб, охладивших по прибытии тормозные устройства. По сообщению пассажира, капитан сделал объявление о появлении индикации, препятствующей выполнению взлета. При повторной попытке взлета бортовой компьютер выдал аналогичное сообщение, и взлет снова был прекращен. Воздушное судно зарулило на перрон. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Торонто с задержкой 4,5 часа. C-GPWG возобновил полеты 2 ноября через 12 часов после прекращения взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады от 9 ноября, после срабатывания индикации неисправности вентиляционного клапана экипаж прекратил взлет. После перезагрузки системы ошибка исчезла, однако при повторном взлете она возникла вновь, и экипаж прекратил взлет во второй раз. Предполагая возможность перегрева тормозов после двух подряд прекращенных взлетов экипаж запросил аварийные службы проверить состояние тормозов, после чего возвратился на стоянку. После заруливания была произведена замена регулятора охлаждающего оборудования в отсеке авионики. При проверке тормозов повреждений обнаружено не было.

Выключение двигателя

1 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N29124, выполнял перегоночный рейс из Stuttgart (Германия) в Newark (США). На борту находились 3 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 390, произошло падение мощности правой силовой установки до малого газа с последующим возвращением на заданный режим. При выполнении контрольных проверок экипаж уменьшил режим работы двигателя до малого газа и после снижения до эшелона полета 280 взял курс на Gander (Канада), где позднее произвел благополучную посадку на одном двигателе. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен регулятор расхода топлива №2 и датчик P1 №1.

Отказ гидросистемы

2 ноября экипаж грузового самолета McDonnell Douglas MD-11F авиакомпании «Аэрофлот», 1993 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDR, выполнял рейс из Новосибирска в Шереметьево/Москва. В процессе снижения для захода на посадку

в аэропорту Шереметьево экипаж доложил об отказе гидросистемы №1, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево, где была объявлена тревога.

Срабатывание TCAS

2 ноября экипаж самолета Airbus A340-200 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1994 года выпуска, регистрационные знаки LV-ZPX, выполнял рейс из Miami (США) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). Воздушное судно следовало в *южном* направлении по воздушной трассе UA301 на эшелоне полета 350 в 100 м.м. севернее Bogota (Колумбия). Экипажу выполнявшего рейс из Bogota (Колумбия) в Orlando (США) самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N519JB, следовавшего на эшелоне полета 340 в *северном* направлении в 100 м.м. севернее Боготы, был разрешен набор эшелона 360. Примерно в 17.05 UTC на обоих самолетах произошло срабатывание TCAS в режиме «RA»: экипаж А-340 получил рекомендацию перейти в набор, экипаж А-320 – снижаться. Минимальный вертикальный интервал по данным TCAS составил 200 футов. Срабатывание TCAS прекратилось при пересечении самолетом А-340 эшелона полета 355, А-320 – эшелона 345. Оба рейса благополучно приземлились в аэропортах назначения.

Отказ противообледенительной системы

3 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BND, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Орск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово при пересечении эшелона полета 090 экипаж доложил об отказе противообледенительной системы и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово. Резервный Canadair CRJ-200 прибыл в Орск с задержкой 4 часа.

Падение давления в гермокабине

3 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1994 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BAE, выполнял рейс из Махачкалы во Внуково/Москва. На борту находились 128 пассажиров и 6 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в районе Воронежа, экипаж сообщил о проблемах с наддувом гермокабины и приступил к ускоренному снижению до первоначально запрошенного эшелона полета 240. После дальнейшего снижения до эшелона 180 экипаж продолжил полет до аэродрома назначения Внуково, где благополучно приземлился спустя 1 час.

Столкновение с птицей

3 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Aeromexico, 2003 года выпуска, регистрационные знаки XA-CAM, выполнял рейс из Monterrey в Mexico City (Мексика). На борту находилось около 100 человек. В процессе набора высоты после взлета из Монтеррея произошло столкновение воздушного судна с птицей,

приведшее к повреждению передней кромки и предкрылка левой полуплоскости крыла. Экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 10 000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Монтеррей. Рейс впоследствии был отменен. Столкновение с птицей обнаружил один из пассажиров, заметивший момент удара и образовавшуюся большую вмятину, о чем он сообщил бортпроводникам.

Падение давления в гермокабине

4 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Vietnam Airlines, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VN-A376, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Hanoi (Вьетнам). На борту находились 299 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 400 в районе Shanghai (Китай), экипаж приступил к аварийному снижению, после чего благополучно произвел вынужденную посадку в шанхайском аэропорту Pudong. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA) от 13 ноября, в полете произошел отказ систем наддува обоих двигателей.

Выключение двигателя

4 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-500 авиакомпании Aurigny Air Services, 2009 года выпуска, регистрационные знаки G-VZON, выполнял рейс из London/Gatwick в Guernsey (Велико-британия). В процессе первоначального набора высоты после взлета из лондонского аэропорта Гатвик экипаж был вынужден выключить один из двигателей и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гатвик. Рейс был отменен.

Разрушение спойлера

4 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Virgin Atlantic, 2011 года выпуска, регистрационные знаки G-VKSS, выполнял рейс (отправление – 3 ноября) из Orlando (США) в Manchester (Великобритания). На борту находились 330 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 390, раздался громкий хлопок, источник которого определить не удалось. Экипаж продолжил полет, однако позднее был вынужден объявить срочную ситуацию из-за проблем с управляемостью. Экипаж принял решение произвести посадку на запасном аэродроме Shannon (Ирландия). После установления связи с «Подходом» центра ОВД Шеннон экипаж запросил плавные правые развороты и горизонтальный полет на высоте 5000 футов для выполнения проверок, подготовки воздушного судна к посадке и проверки управляемости после выпуска механизации. После выполнения проверок экипаж сообщил об отсутствии видимых проблем и на нормальной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 24 аэропорта Шеннон, после чего самостоятельно зарулил на перрон в сопровождении техники аварийных служб, проверивших состояние тормозов на стоянке. По сообщению пассажиров, через некоторое время после громкого хлопка капитан сделал объявление о технической проблеме и возможности вибрации. Позднее экипаж сообщил о разрушении спойлера.



Посадка G-VKSS



Неустойчивые показания скорости

4 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHQ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва

в Екатеринбург. Воздушное судно выполняло полет в зоне ожидания на эшелоне полета 070 с закрылками в положении «1». Пилотирование осуществлял командир воздушного судна. Примерно через 7 минут после входа в зону ожидания показания приборной скорости на указателе командира резко упали до 110 узлов, после чего он произвел снижение до эшелона 064 с одновременным увеличением режима работы двигателей, что, однако, не помогло прекратить индицируемое падение скорости. Командир передал управление второму пилоту, который, уменьшив скорость и заняв повторно эшелон 070, через 10 минут произвел благополучную посадку на ВПП 08 правую аэропорта Кольцово. По сообщению «Росавиации», при парировании падения скорости произошло превышение приборной скорости с закрылками в положении «1». Согласно радиолокационным данным, воздушное судно выполняло полет в зоне ожидания с путевой скоростью от 200 до 230 (с попутным ветром) узлов. При выполнении экстренного маневра произошло увеличение путевой скорости до 280 узлов.

Сводка METAP по аэродрому Кольцово/Екатеринбург:

```
USSS 04I730Z I3004MPS 9999 OVC028CB MOI/MO3 QIOI8 NOSIG RMK QFE744 5829//50
USSS 04I700Z I4004MPS 9999 OVC027CB MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE744 5829//50
USSS 04I630Z I4003MPS 9999 OVC023 MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE744 5829//50
USSS 04I600Z I4004MPS 9999 FEWOI3 OVC03I MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE745 5829//50
USSS 04I530Z I3004MPS 9999 OVC03I MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE745 5829//50
USSS 04I500Z I2004MPS 9999 OVC033 MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE745 5829//50
USSS 04I430Z II003MPS 9999 OVC036 MOI/MO3 QIOI9 NOSIG RMK QFE745 5829//50
USSS 04I400Z II003MPS 9999 OVC038 MOI/MO3 QIO20 NOSIG RMK QFE745 5829//50
USSS 04I330Z I3003MPS CAVOK MOI/MO3 QIO20 NOSIG RMK QFE744 2629//50
```

Невыпуск закрылков

4 ноября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89006, выполнял рейс из Волгограда в Шереметьево/Москва. Из-за невыпуска закрылков на высоте 1200 м экипаж прекратил заход на посадку и занял зону ожидания для выполнения проверок. В аэропорту Шереметьево была объявлена тревога. Через 25 минут экипаж выполнил повторный заход на ВПП 25 левую и на повышенной скорости произвел благополучную посадку без выпуска механизации. По состоянию на 14.00 UTC 7 ноября самолет находился на земле.

Утечка из гидросистемы

4 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Pinnacle Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N8505Q, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Minneapolis (США) в Toronto (Канада). Когда воздушное судно следовало по маршруту, возникла индикация неисправности гидронасоса 3a. После выполнения предписанных проверок экипаж продолжил полет до аэродрома назначения при штатном значении давления в гидросистеме и индикации количества гидрожидкости на уровне 55%. В процессе захода на посадку на ВПП 05 аэропорта Торонто после выпуска шасси возникла индикация гидронасоса 3b с последовавшей немедленно

индикацией низкого давления в гидросистеме №3, индикацией невыпущенного положения правой основной опоры шасси и не полностью выпушенного положения левой основной опоры. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После выполнения проверок, в ходе которых шасси было выпущено вручную, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 правую аэропорта Торонто спустя 30 минут после прекращения первого захода. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, после посадки воздушное судно было отбуксировано на перрон из-за отсутствия возможности управления разворотом носовой опоры шасси. Инженерно-техническим составом была обнаружена утечка из-под прокладки правого заднего шумогасителя и утечка в магистрали гидронасоса 3а. Произведена замена шумогасителя и гидромагистрали.

Вынужденная посадка из-за болезни пассажира

4 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Трансаэро», 1997 года выпуска, регистрационные знаки EI-DTX, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ханты-Мансийск. Следуя по маршруту в районе Кирова, экипаж сообщил об ухудшении самочувствия пассажира и принял решение произвести посадку на запасном аэродроме. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пермь. Пассажирка была госпитализирована в городскую больницу. Рейс был продолжен через 1 час 15 минут после посадки.

Выключение двигателя

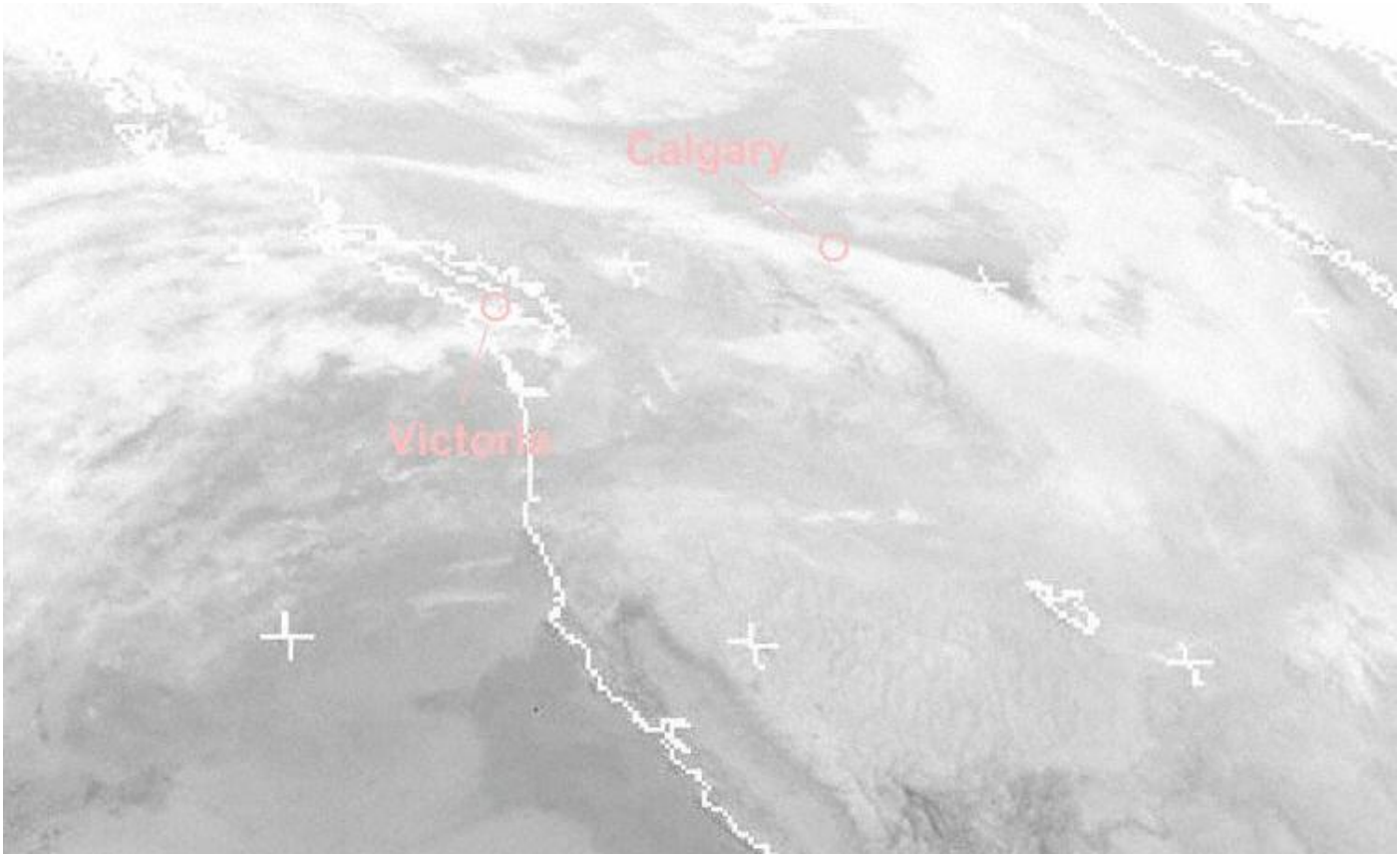
4 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N187AN, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в New York/JFK (США). На борту находились 154 пассажира и 9 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 110 м.м. северо-восточнее Bangor (США), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (RB211) из-за низкого уровня масла с последующей индикацией низкого давления в маслосистеме, после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 аэропорта Бангор. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Произведена замена двигателя.

Выключение двигателя

4 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-100 авиакомпании Hawkair Aviation Services, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-FCJE, по соглашению с Central Mountain Air выполнял рейс из Vancouver в Dawson Creek (Канада). На борту находились 39 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Досон-Крик, возникла индикация низкого давления в маслосистеме левой силовой установки (PW120A). Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 правую аэропорта Ванкувер. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было обнаружено ложное срабатывание индикации из-за неисправности штепсельного разъема на двигателе.

Травмирование бортпроводника при болтанке

5 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-FUWS, выполнял рейс из Victoria в Calgary (Канада). В 09.00 (16.00 UTC) в процессе снижения для захода на посадку в Калгари при пересечении высоты 10 000 футов экипаж запросил помощь аварийных служб по прилету для оказания помощи травмированному при болтанке члену экипажа. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в результате болтанки по маршруту полета был травмирован бортпроводник.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-W за 15.00 UTC 5 ноября 2012 года (графика: AVH/NASA)

Запах дыма

5 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании El Al, 1999 года выпуска, регистрационные знаки 4X-ELD, выполнял рейс из Tel Aviv (Израиль) в New York/JFK (США). На борту находились 338 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 140 м.м. северо-западнее Shannon (Ирландия) перед входом в Океаническое воздушное пространство, экипаж принял решение развернуться и взял курс в направлении London (Великобритания), запросив внеочередное обслуживание. Через 20 минут, при пересечении в снижении эшелона полета 210 в 50 м.м. восточнее Шеннона экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о запахе дыма неизвестного происхождения в пассажирском салоне, и запросил посадку в аэропорту Шеннон. Через 25 минут после объявления срочной ситуации экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 и после разворота на 180 градусов освободил ВПП в сопровождении аварийной техники. Пассажиры были размещены в отелях. Для продолжения рейса в

Шеннон из Тель-Авива был направлен резервный Boeing 747-400 авиакомпании. Расчетное время вылета – 02.00 (02.00 UTC) 6 ноября.



4X-ELD после посадки в Шенноне

Двукратная неуборка закрылков

5 ноября экипаж самолета Airbus A340-200 авиакомпании Aerolineas Argentinas 1994 года выпуска регистрационные знаки LV-ZPO выполнял рейс из Madrid (Испания) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой экипажу нее удалось убрать закрылки, и он прекратил набор на эшелоне полета 150, заняв зону ожидания для выполнения проверок и слива топлива. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 левую аэропорта Мадрид. Через 4 часа после первого взлета самолет вылетел повторно, но снова был вынужден возвратиться на аэродром вылета.

Столкновение с птицей

5 ноября экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1987 года выпуска, реги-страционные знаки AP-BFY, выполнял рейс из Karachi (Пакистан) в Jeddah (Саудовская Аравия). В процессе набора высоты после взлета из Карачи произошло столкновение воздушного судна с птицей. На высоте 3000 футов экипаж перешел в горизонтальный полет, а затем возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Карачи через 15 минут после взлета. Резервный Boeing 747-300 вылетел в Джидду через 2 часа 45 минут.

5 ноября экипаж самолета Ту-204-100 авиакомпании «Ред Вингз», 2008 года выпуска, регистрационные знаки RA-64043, выполнял рейс из Внуково/Москва в Екатеринбург. На борту находились 212 пассажиров. В 20.42 (14.42 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 26 левую аэропорта Кольцово в условиях ливневого снега воздушное судно на 20 м вышло за пределы ВПП, остановившись всеми опорами шасси на концевой полосе безопасности. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. Пассажиры были высажены по передвижным трапам и автобусами доставлены к аэровокзалу. До эвакуации самолета ВПП оставалась закрытой в течение 1 часа 10 минут, что привело к уходу на запасной аэродром Пермь рейса авиакомпании «Аэрофлот». Обратный рейс был выполнен резервным самолетом. После посадки командир воздушного судна потребовал немедленного замера коэффициента сцепления, заявив о несоответствии эффективности торможения передаваемому в АТИС сцеплению. Метеоусловия за 14.40 UTC: ветер 150° 2 м/с, видимость 4200 м, ливневой снег, облачность 60 м, коэффициент сцепления 0,3. По сообщению «Росавиации» от 14 ноября, предпосадочная подготовка экипажем была проведена для посадки на ВПП 08 правую. Посадочная дистанция с этим курсом составляла 3026 м. При пролете ПОД Михайловск экипаж получил информацию о переходе на работу с ВПП 26 левой (посадочная дистанция - 2701 м) из-за отказа БПРМ ВПП 08 правой, после чего провел дополнительную подготовку. Попутная составляющая ветра с курсом 260° равнялась 1 м/с. Расчетная посадочная дистанция для массы 82,88 т и центровки 25,3% в этих условиях составляла 1800 м. Заход на посадку осуществлялся в автоматическом режиме до высоты 60 м. Полет по глиссаде, подход к ВПП и выравнивание проходили без отклонений. При этом путевая скорость по материалам СОК превышала приборную на 10-12 км/ч. Участок полета над ВПП на высоте 0,5 – 1,2 м составил 500 м. В 14.42.31 (здесь и далее – время UTC) происходит касание правой опоры шасси с последующим ее отделением от ВПП. В 14.42.33 на приборной скорости 237 км/ч (путевой около 255 км/ч) зафиксировано обжатие обеих основных опор шасси на расстоянии 1134 м от входного порога ВПП (оставшаяся длина ВПП составляла 1566 м). Через 1 секунду происходит касание передней опоры и включается максимальный реверс, который был выключен на скорости 153 км/ч. Торможение осуществлялось в автоматическом режиме. В 14.42.58 при скорости 104 км/ч остаток посадочной дистанции составлял 397 м. Был повторно включен максимальный реверс, и задействован неавтоматический режим торможения. В 14.43.16 за 20,8 м до конца ИВПП при путевой скорости 38 км/ч максимальный реверс был выключен. Самолет, пройдя еще 43,8 м, в 14.43.24 остановился на укрепленной части летной полосы в 32 м от ее порога.

Сводка METAP по аэродрому Кольцово/Екатеринбург:

```
USSS 05I600Z I700IMPS 7000 -SHSN FEW005 OVC007CB 00/M00 QIOII NOSIG RMK QFE738
26590330
USSS 05I530Z I8002MPS 7000 -SHSN FEW005 OVC0I0CB 00/00 QIOI2 TEMPO 0500 +SHSN BKN002
BKN0I0CB RMK QFE738 26590330
USSS 05I500Z I7002MPS 4I00 -SHSN FEW004 OVC0I2CB 00/00 QIOI2 TEMPO 0500 +SHSN
BKN002 BKN0I0CB RMK QFE738 26590330
```

USSS 05I430Z I6002MPS 4800 -SHSN SCT004 OVC007CB 00/M00 QI0I2 TEMPO 0500 +SHSN BKN002 BKN0I0CB RMK QFE739 26590330
USSS 05I400Z I5002MPS I700 R08R/2600 SHSN BKN002 OVC0IICB 00/M00 QI0I3 TEMPO 0500 +SHSN BKN002 BKN0I0CB RMK QBB080 QFE740 58590330
USSS 05I330Z I5002MPS 0900 R08R/I300V2500N +SHSN BKN003 OVC008CB 00/M00 QI0I3 TEMPO 0500 +SHSN BKN002 BKN0I0CB RMK QBBI00 QFE740 58590330

Отделение колеса

5 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Austrian Airlines, 2002 года выпуска, регистрационные знаки OE-LGG, выполнял рейс из Florence (Италия) в Vienna (Австрия). На борту находились 76 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе пробега после посадки в аэропорту Вена произошло отделение внутреннего колеса правой основной опоры шасси. Экипаж благополучно завершил пробег и сумел самостоятельно освободить ВПП, после чего остановился на ближайшей стоянке, где пассажиры были высажены обычным способом. ВПП была временно закрыта для осмотра. Проводится расследование.

Травмирование бортпроводника

5 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N952DL, выполнял рейс из Providence в Atlanta (США). При посадке на ВПП 08 левую аэропорта Атланта произошло открытие замка верхней багажной полки с падением содержимого на бортпроводника. Воздушное судно завершило пробег без дальнейших инцидентов. По сообщению Федерального управления авиации США, при падении предметов из верхней багажной полки был травмирован бортпроводник.

Невыпуск закрылков

5 ноября экипаж грузового самолета Boeing 767-300 авиакомпании Lan Chile Cargo, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N312LA, выполнял рейс из Miami (США) в Vitoria (Бразилия). В процессе захода на посадку в аэропорту Витория экипаж ушел на второй круг из-за невозможности выпуска закрылков, после чего принял решение следовать на расположенный в 400 м.м. юго-западнее Витории плановый запасной аэродром Sao Paulo/Viracopos из-за наличия там ВПП большей длины. Экипаж произвел заход на повышенной скорости и благополучно приземлился в аэропорту Виракопос, после чего зарулил на перрон. Все операции на ВПП были прекращены за 40 минут до расчетного времени аварийной посадки. Через 3 часа после посадки самолет продолжил рейс до Santiago (Чили).

Столкновение с птицей

5 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1988 года выпуска, регистрационные знаки N353AA, выполнял рейс из Zurich (Швейцария) в New York/JFK (США). При взлете с ВПП 16 аэропорта Цюрих произошло столкновение воздушного судна с птицей. В отсутствие признаков нештатной работы

систем экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения, однако позднее прекратил набор на эшелоне полета 240, продолжая следовать по маршруту. Через 12 минут, в 110 м.м. западнее Цюриха экипаж принял решение произвести посадку в London/Heathrow (Великобритания) и продолжил набор эшелона 320. В 40 м.м. северо-восточнее Paris (Франция) на эшелоне 320 экипаж включил сигнал бедствия и через 15 минут приступил к снижению в Лондон. Через 1 час 20 минут после взлета из Цюриха воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую аэропорта Хитроу. Оставшаяся часть рейса была отменена. На следующий день самолет выполнил перегоночный рейс в Miami (США).

Неисправность двигателя

5 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHI, выполнял рейс из Karachi в Bahawalpur (Пакистан). На борту находились 45 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Nawabshah (Пакистан), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за проблем с двигателем. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Навабшах. Позднее рейс был продолжен и прибыл в Бахавалпур с задержкой 7,5 часов. После этого был выполнен обратный рейс в Карачи с задержкой прибытия от планового на 7 часов 10 минут.

Индикация невыпущенного положения шасси

6 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYK, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Сургут. На борту находились 60 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Сургут при переводе крана шасси на выпуск не произошло срабатывания индикации выпущенного положения правой основной опоры шасси. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Растрескивание лобового стекла

6 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKN, выполнял рейс из Красноярска в Северо-Енисейск. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о трещине лобового стекла и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в красноярском аэропорту Емельяново.

Столкновение с птицей

6 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Shuttle America, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N210JQ, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Boston в New York/La Guardia (США). На борту находились 25 пассажиров и 4 члена экипажа. На высоте 1500 футов после взлета с ВПП 04 левой при выходе на связь с диспетчером «Подхода» Бостона экипаж запросил возврат на аэродром вылета,

сообщив о столкновении с птицей, в результате которого створка носовой опоры шасси осталась в открытом положении. Прекратив набор на высоте 6000 футов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 04 левую в Бостоне спустя 20 минут после взлета. Рейс был отменен. По сообщению Федерального управления авиации США, в результате столкновения с птицей воздушное судно получило незначительные повреждения.

Выключение двигателя

6 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N908DE, выполнял рейс из Atlanta в Miami (США). В процессе набора высоты после взлета из Атланты произошло падение мощности левой силовой установки, в результате чего экипаж выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Атланта через 50 минут после взлета. Резервный MD-88 прибыл в Майами с задержкой 3 часа. По сообщению Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB), при послеполетном осмотре было обнаружено частичное отсутствие обшивки в нижней части обтекателя двигателя и отверстие в канале вентилятора двигателя. Никто не пострадал. Проводится расследование.

Поражение разрядом атмосферного электричества

7 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 1992 года выпуска, регистрационные знаки JA8322, выполнял рейс из Tokyo/Haneda в Toyama (Япония). На борту находились 275 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Тояма произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества с повреждением носового обтекателя. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения, где произвел благополучную посадку. Обратный рейс был отменен. Через 2 часа через аэродром прошел грозовой фронт.

Сводка METAP по аэродрому Тояма:

```
RJNT 070328Z I6007KT IIOV200 9999 TS FEW020 FEW025CB SCT040 I4/07 QI008 RMK ICU020
ICB025 3CU040 A2977 FBL TS 20KM W MOV E P/FR
RJNT 070300Z 220I4KT 9999 -SHRA FEW020 FEW025CB BKN040 I2/08 QI009
RJNT 070200Z I8008KT I50V220 9999 FEWOI5 FEW025CB I5/07 QI009
RJNT 070I00Z I6005KT I20VI90 9999 VCSH FEWOI5 SCT050 II/08 QIOIO RERA
RJNT 070035Z I6006KT IIOV200 9999 VCSH FEW008 BKN050 IO/08 QIOIO RERA RMK IST008
6SC050 A2983
RJNT 070009Z 2IOI2G22KT 9000 SHRA FEW008 SCT035 BKN060 II/06 QIOII RMK IST008 3CU035
6SC060 A2985 P/RR
RJNT 070000Z I8009KT 9999 -SHRA FEW008 SCT035 BKN060 II/07 QIOIO
RJNT 062329Z 200I5KT 9999 SHRA FEWOIO SCT035 BKN050 II/06 QIOIO RMK ICUOIO 3CU035
6SC050 A2984
RJNT 062344Z I80IIKT 9999 -SHRA FEW008 BKN050 II/07 QI009 RMK IST008 6SC050 A2982
RJNT 062300Z I90I7KT 9999 -SHRA FEW006 SCT035 BKN060 II/06 QIOIO
```



Поврежденный носовой обтекатель

Прерванный взлет

7 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGI, выполнял рейс из Внуково/Москва в Архангельск. В процессе разбега с ВПП 19 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации незакрытого положения двери. Рейсы, включая обратный, были отменены.

Потеря работоспособности членом летного экипажа

7 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz выполнял рейс из Edmonton в Calgary (Канада). На борту находился 51 человек. В процессе снижения для захода на посадку в Калгари в 55 м.м. от аэродрома капитан сообщил о болезненном состоянии второго пилота и невозможности исполнения им своих обязанностей. Капитан продолжил заход и произвел благополучную посадку в Калгари.

Отказ бортсети переменного тока

7 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании SA Express, 1998 года выпуска, регистрационные знаки ZS-NMM, по соглашению с South African Airways выполнял рейс из Johannesburg (ЮАР) в Gaborone (Ботсвана). В процессе набора высоты после взлета из Йоханнесбурга экипаж доложил о проблемах с

электросистемой и, прекратив набор на высоте 9000 футов, возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Йоханнесбурге через 30 минут после взлета с выпущенным аварийным воздушным электрогенератором. Рейс в Габороне был отменен. В соответствии с руководством по эксплуатации CRJ-200, аварийный электрогенератор выпускается только при полном отказе бортовой сети переменного тока.



ZS-NMM с выпущенным аварийным электрогенератором (фото: Johan Botha)

Утечка из системы кондиционирования

7 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании US Airways, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N276AY, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Philadelphia (США). В процессе набора высоты после взлета из Франкфурта-на-Майне экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне полета 240 и через 15 минут принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную аэропорта Франкфурт, где была объявлена тревога. Рейс впоследствии был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщению одного из них, капитан сделал объявление об утечке из системы наддува с левой стороны.

Выключение двигателя

7 ноября экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Emirates Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки A6-EBO, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Dubai (ОАЭ). На борту находились 190 пассажиров и 16 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту в районе Mumbai (Индия), произошло срабатывание сигнализации пожара силовой установки (GE90). Экипаж выключил двигателя и активировал систему пожаротушения, после чего произвел вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 аэропорта Мумбай. Прибывшие по тревоге аварийные службы следов огня не обнаружили. Для

продолжения рейса в Мумбай был направлен резервный Airbus A330-200 авиакомпании. Он прибыл в Дубай с задержкой 9 часов.

Отделение носового колеса



7 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новокузнецк. На борту находились 112 пассажиров и 7 членов экипажа. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Новокузнецк и зарулило на перрон. После заруливания на стоянку наземным персоналом было обнаружено отсутствие левого колеса носовой опоры шасси. При осмотре ВПП в Новокузнецке и Домодедове колеса и его частей обнаружено не было. Перед вылетом из Домодедова колесо находилось на своем месте. *Фото:* lifenews.ru

Прерванный взлет

7 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFW, выполнял рейс из Читы в Домодедово/Москва. На борту находились 59 пассажиров. В процессе разбега в читинском аэропорту Кадала экипаж прекратил взлет из-за отказа бортового компьютера. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку.

Выкатывание за пределы ВПП

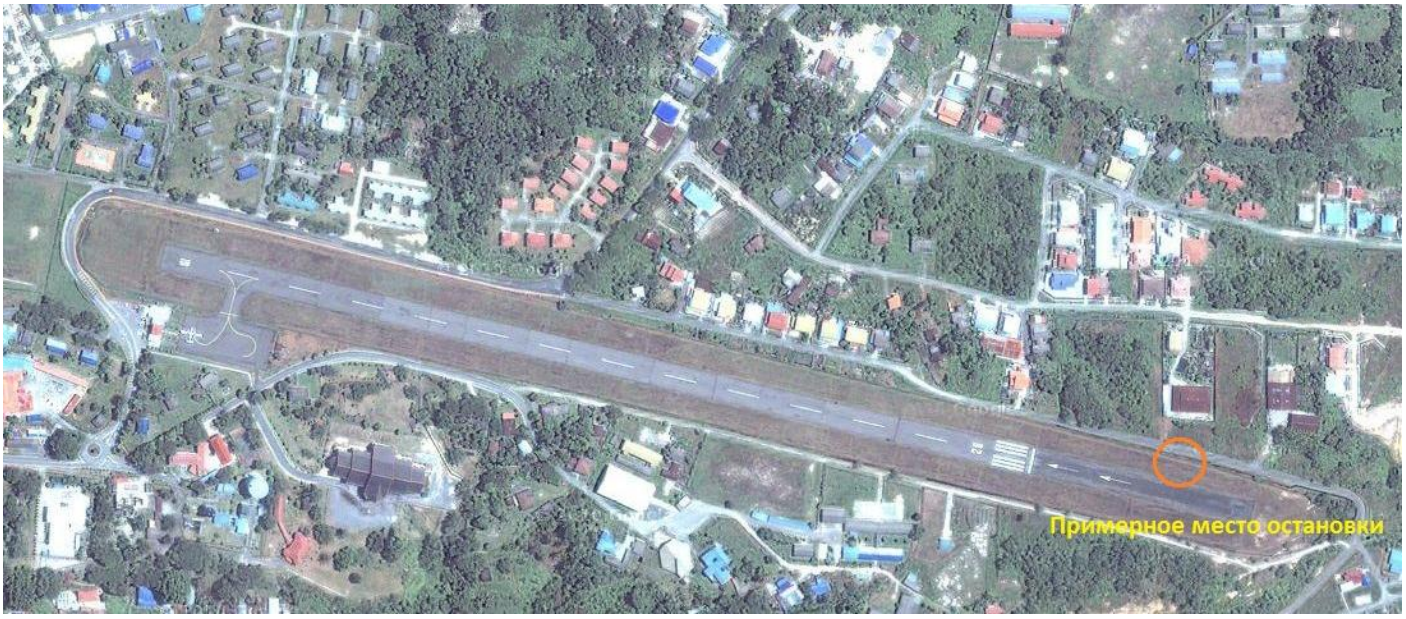
7 ноября экипаж самолета de Havilland Dash DHC-6-300 Twin Otter авиакомпании MASWings, регистрационные знаки 9M-MDO, по соглашению с Malaysia Airlines выполнял рейс из Miri в Marudi (Малайзия). На борту находились 17 пассажиров и 2 члена экипажа. В 14.40 (06.40 UTC) в конце пробега после посадки на ВПП 10 воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и, сбив проволочное ограждение аэродрома, остановилось с наклоном на носовую часть во рву примерно в 20 м левее левого края ВПП 10. Кроме получившего травму ноги пассажира никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения носовой части, носовой опоры шасси и левого полукрыла. В соответствии с AIP Малайзии, аэропорт Маруди имеет асфальтовую ВПП 10/28 размерами 800x24 м.

Сводка METAP по аэродрому Miri, расположенному в 20 м.м. северо-западнее Маруди:

```
WBGR 070900Z 27003KT 9999 FEWOI4 FEWOI5CB BKNI5O 29/24 QIOO6
WBGR 070800Z 28004KT 9999 SCTOI4 FEWOI5CB SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOO6
WBGR 070700Z 28004KT 9999 SCTOI4 SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOO6
WBGR 070600Z 28005KT 9999 SCTOI4 SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOO7
WBGR 070500Z 26004KT 9999 SCTOI4 SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOO8
WBGR 070400Z 27005KT 9999 SCTOI4 SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOO9
WBGR 070300Z 27004KT 9999 SCTOI4 SCTI5O BKN3OO 3O/24 QIOIO
```



9M-MDO в канаве (фото: Fire&Rescue Department Malaysia)



Выключение двигателя

7 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N906DE, выполнял рейс из Detroit в Hartford (США). На борту находились 102 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 110 м.м. юго-западнее Syracuse (США), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (JT8D) и принял решение произвести внеплановую посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Сиракьюс.

Оставшаяся часть рейса и обратный рейс были отменены. Пассажиры были доставлены в Хартфорд автобусами. По сообщениям пассажиров, они слышали громкий хлопок.

Дважды прерванный взлет

7 ноября экипаж самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании «Шар Инк», 1997 года выпуска, регистрационные знаки RA-74020, выполнял рейс из Хабаровска в Южно-Сахалинск. На борту находился экипаж в составе 6 человек, 2 техников, 2 сопровождающих, а также груз весом 9,3 т. В начале разбега в аэропорту Хабаровск экипаж прекратил взлет из-за срабатывания индикации [ДВЕРИ, ЛЮКИ ПРОВЕРЬ]. Воздушное судно самостоятельно освободило ВПП, после чего было визуально осмотрено экипажем. При повторном взлете снова произошло срабатывание индикации [ДВЕРИ, ЛЮКИ ПРОВЕРЬ]. Экипаж прекратил взлет во второй раз. В процессе руления на стоянку экипаж почувствовал незначительное кренение самолета влево. При осмотре на стоянке было обнаружено отсутствие давления в пневматиках обоих колес левой основной опоры шасси.

Неисправность двигателя

7 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N181AN, выполнял рейс из Washington/National в Los Angeles (США). На борту находились 143 человека. Следуя по маршруту на эшелоне полета 380 в 250 м.м. восточнее Indianapolis (США), экипаж доложил о проблемах с компрессором двигателя и, не объявляя аварийной ситуации, принял решение произвести вынужденную посадку. После снижения до эшелона полета 320, затем – 280 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 левую аэропорта Индианаполис, после чего самостоятельно зарулило на перрон. Резервный самолет прибыл в Лос-Анджелес на следующий день с задержкой около 14 часов.

Выключение двигателя

7 ноября экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates, 2010 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDO, выполнял рейс из Dubai (ОАЭ) в New York/JFK (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340 в 30 м.м. северо-восточнее Kosice (Словакия), экипаж был вынужден выключить двигатель №4 (GP7270). Взяв курс в направлении Frankfurt/Main (Германия), экипаж произвел снижение до эшелона полета 100. На удалении около 85 м.м. от Франкфурта экипаж изменил курс, направившись на юг в направлении Paris (Франция). Через 2 часа 20 минут после выключения двигателя воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую парижского аэропорта имени Шарля де Голля. Для продолжения рейса в Париж из Дубая был направлен резервный Airbus A380-800. Рейс прибыл в Нью-Йорк с задержкой 12 часов. 8 ноября A6-EDO выполнил перелет на базу в Дубай и возобновил полеты через 35 часов после вынужденной посадки в Париже.

Неисправность системы кондиционирования

8 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Iberia Express, 2003 года выпуска, регистрационные знаки EC-JFG, выполнял рейс из Madrid в Las Palmas (Испания). В процессе набора высоты после взлета из Мадрида экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 250, после чего возвратился на аэродром вылета. Спустя 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 левую мадридского аэропорта Барахас. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Лас-Пальмас с задержкой 3,5 часа. По сообщению представителя авиакомпании, после взлета возникли проблемы с наддувом. Воздушное судно было допущено к полетам на следующий день.

Отделение деталей двигателя

8 ноября экипаж грузового самолета Airbus A300-B4 авиакомпании ULS Airlines Cargo, 1977 года выпуска, регистрационные знаки TC-KZV, выполнял рейс из Istanbul/Sabiha Gokcen (Турция) в Tallinn (Эстония). В процессе пробега после посадки на ВПП 26 аэропорта Таллинн произошло отделение створок капота реверсивного устройства правого двигателя (CF6). Воздушное судно благополучно завершило пробег. Последующий участок рейса – до Manston (Великобритания) – был отменен.

Отказ управления предкрылками

8 ноября экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саравиа», 1988 года выпуска, регистрационные знаки RA-42359, выполнял рейс из Саратова в Домодедово/Москва. В процессе набора высоты после взлета из Саратова экипаж доложил об отказе управления предкрылками и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саратов.

Невыпуск закрылков, отказ FMS

8 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N960SW, выполнял рейс из Denver (США) в Saskatoon (Канада). На борту находились 50 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Саскатун при переводе закрылков в положение «1» механизация осталась на месте. Экипаж прекратил заход и занял зону ожидания для выполнения проверок и подготовки к посадке без выпуска механизации. При первом развороте в зоне ожидания произошел отказ FMS, что вызвало необходимость дополнительной подготовки. В условиях хорошего коэффициента сцепления экипаж принял решение о производстве посадки с закрылками в положении «0». Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саскатун. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был обнаружен сработавший предохранитель в электроцепи закрылков. После повторного включения предохранителя в цепь самол
ет был допущен к обратному рейсу в соответствии MEL с отложенной неисправностью FMS.

Выключение двигателя

8 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe выполнял рейс из Southampton в Jersey (Великобритания). На борту находились 34 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Саутгемптона экипаж был вынужден выключить правый двигатель и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Саутгемптон. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Сигнализация помпажа

8 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BMX, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Tokyo/Narita (Япония). На исполнительном старте перед вылетом из аэропорта Шереметьево экипаж доложил о срабатывании сигнализации помпажа правой силовой установки при увеличении режима работа двигателей. Воздушное судно зарулило на стоянку и было отстранено от рейса.

Отказ двигателя

8 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Phoenix в Ontario (США). На борту находились 87 человек. В процессе набора высоты после взлета из Феникса экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив об отказе правой силовой установки, и запросил немедленный возврат на аэродром вылета. После прекращения набора на высоте 12600 футов экипаж возвратился в Феникс, где через 14 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 07 правую. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Онтарио с задержкой 1 час 30 минут.

Подлом опоры шасси, выкатывание за пределы ВПП

9 ноября экипаж самолета Swearingen SA-227 Metro III авиакомпании Bemidji по соглашению с UPS выполнял грузовой рейс из Duluth в Minneapolis (США). На борту находился 1 член экипажа. В 20.05 (02.05 UTC 10 ноября) при приземлении на ВПП 12 правую аэропорта Миннеаполис произошел подлом левой основной опоры шасси. Воздушное судно отклонилось от оси ВПП влево и вышло за пределы искусственного покрытия. Самолет остановился на мягком грунте, вблизи пересечения с ВПП 04/22. Никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. ВПП 12 правая/30 левая и 04/22 были закрыты в течение 3 часов на время эвакуации самолета. Согласно регистру Федерального управления авиации США, авиакомпания эксплуатирует три самолета Metroliner с регистрационными знаками N227LC, N611BA и N619BA. The FAA reported on Nov 13th the aircraft N619BA suffered the collapse of the left main gear.

Сводка METAP по аэродрому Миннеаполис:

```
KMSP IOO353Z IOOI5KT 8SM FEWO34 OVCO5O 08/03 A2998 RMK AO2 SLPI56 TOO83OO28
KMSP IOO253Z O6OO8KT IOSM OVCO5O 08/03 A2998 RMK AO2 SLPI57 TOO78OO28 53OIO
KMSP IOOI53Z O8OIIKT IOSM OVCO55 08/03 A2995 RMK AO2 SLPI49 TOO83OO28
KMSP IOOO53Z O6OI4GI9KT IOSM OVCO6O 08/03 A2994 RMK AO2 SLPI45 TOO83OO28
```

```
KMSP 092353Z 06011KT 10SM OVC180 09/03 A2995 RMK AO2 SLP146 T00890028 10128 20089
55000
KMSP 092253Z 06015G18KT 7SM SCT180 BKN230 OVC300 10/03 A2993 RMK AO2 SLP143 T01000033
```



Карта: Google Earth

Прерванный взлет

9 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании United, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N27246, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Tokyo/Narita (Япония). В процессе разбега с ВПП 07 правой в аэропорту Гонконг экипаж прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось на удалении 1250 м от места старта. Прибывшие по тревоге аварийные службы проверили состояние тормозов, после чего самолет самостоятельно зарулил на перрон. ВПП оставалась закрытой примерно в течение 30 минут. Рейс прибыл в Токио с задержкой 2 часа 45 минут. Сообщается, что экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации незакрытого положения двери.

Несанкционированный выход людей на ВПП

9 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Avianca Brazil, 2011 года выпуска, регистрационные знаки PR-AVQ, выполнял рейс из Petrolina в Salvador (Бразилия). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 10 аэропорта Сальвадор, когда воздушное судно пересекало в снижении высоту 700 футов, на ВПП вышли два человека. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. Заходивший следом экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Gol Transportes Aereas, 2010 года выпуска, регистрационные знаки PR-GUA, выполнявший рейс из Recife (Бразилия), был также вынужден уйти на второй круг с высоты 800 футов спустя 2 минуты из-за занятости ВПП людьми. Оба самолета благополучно приземлились в аэропорту

назначения спустя 15 минут после прекращения заходов. Национальное агентство гражданской авиации Бразилии подтвердило факт появления людей на ВПП. Одним из них оказался губернатор бразильского штата Сеара, прибывший несколькими минутами ранее на частном реактивном самолете. После заруливания бизнес-джета на перрон оба пассажира самостоятельно покинули борт и, торопясь на официальную церемонию на перроне ВВС на другой стороне, пересекли ВПП. Национальное агентство проводит расследование.

Прерванный взлет

9 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Таймыр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Красноярск. В процессе разбега с ВПП 32 левой в аэропорту Домодедово на скорости 80 узлов экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон.

Неисправность двигателя

9 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Thomas Cook, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-OMYT, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Cayo Coco (Куба). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 160 м.м. юго-западнее Shannon (Ирландия), экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манчестер через 2 часа 10 минут после взлета. По сообщению пассажира Alan Wilson, в полете раздался сильный хлопок. Позднее капитан сообщил пассажирам о помпаже правой силовой установки (Trent 772). Двигатель был успешно запущен повторно, однако нуждался в проверке. Резервный Airbus A330-200 прибыл в Кайо-Коко с задержкой 23 часа.

Трижды прерванный взлет

10 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Egypt Air, 2009 года выпуска, регистрационные знаки SU-GCZ, выполнял рейс из Milan/Malpensa (Италия) в Cairo (Египет). На борту находились 83 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Милан экипаж на низкой скорости прекратил взлет из-за срабатывания индикации отказа противообледенительной системы двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку для проверки. При повторном взлете экипаж был вынужден снова прекратить взлет на малой скорости из-за срабатывания той же сигнализации. Воздушное судно возвратилось на перрон. После выполнения необходимых работ самолет был допущен к вылету, однако в ходе разбега произошло срабатывание аналогичной индикации, в результате чего экипаж на малой скорости прекратил взлет в третий раз. Воздушному судну удалось благополучно вылететь с четвертой попытки. Рейс прибыл в Каир с задержкой 5,5 часов.

Неуборка шасси

10 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 1999 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLC, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Bangkok (Таиланд). На борту находились 516 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на эшелоне полета 170 экипаж доложил о неуборке правой основной опоры шасси. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час 10 минут, выработав топливо, экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту Домодедово.

Пожар двигателя

10 ноября экипаж самолета Airbus A340-200 ВВС Франции, 2006 года выпуска, регистрационные знаки F-RAJA, выполнял рейс из Хабаровска в Numea (Новая Каледония). На борту находились 241 пассажир и 14 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Хабаровска экипаж доложил о пожаре двигателя №3 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Через 1 час 30 минут, после выработки топлива до посадочной массы воздушное судно благополучно приземлилось в хабаровском аэропорту Новый.

Несанкционированное занятие летной полосы

10 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BJI, выполнял рейс из Гянджи (Азербайджан) во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково экипаж по команде диспетчера ушел на второй круг из-за несанкционированного занятия летной полосы самолетом Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61704, выполнявшим рейс из Пулково/Санкт-Петербург во Внуково/Москва.

Столкновение с птицей

10 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Jet2.com, 1988 года выпуска, регистрационные знаки G-LSAB, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Tenerife/Sur Reina Sofia (Испания). На борту находились 210 человек. Экипаж производил внеплановую посадку в аэропорту Cork (Ирландия) для оказания медицинской помощи пассажиру. В процессе выравнивания над ВПП 35 произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. Экипаж произвел посадку и благополучно завершил пробег. После пробега и до доклада экипажа Jet2 о столкновении с птицами, диспетчер «Вышки» выдал разрешение вылетающему экипажу на руление в обратном направлении по ВПП 35 и запросил его осмотреть ВПП на наличие посторонних предметов. Вылетающий экипаж сообщил об обнаружении нескольких мертвых птиц на правой стороне ВПП 35. Для продолжения рейса в Корк был направлен резервный Boeing 757-200, который прибыл в Тенерифе с задержкой 5,5 часов. G-LSAB выполнил перелет в Манчестер, но по состоянию на 12.40 UTC 11 ноября к полетам не приступал.

Попадание птицы в двигатель

10 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BWO, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе первоначального набора высоты после взлета из аэропорта Пулково экипаж заметил большую стаю птиц. При послеполетном осмотре в аэропорту Шереметьево было обнаружено повреждение лопатки вентилятора и следы попадания птицы в двигатель №2.

Неисправность системы кондиционирования

10 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJV, выполнял рейс из Внуково/Москва в Новосибирск. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 080 экипаж доложил о негерметизации салона и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Отказ навигационной системы

11 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «Башкортостан», 1992 года выпуска, регистрационные знаки RA-73010, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Bratislava (Словакия). Следуя по маршруту, экипаж доложил об отказе навигационной системы и принял решение возвратиться на аэродром вылета, запросив векторение. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Выключение двигателя

11 ноября экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDA, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Dubai (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 левой аэропорта Сидней при выходе на связь с диспетчером «Подхода» экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о вынужденном выключении третьей силовой установки (GP7270). Прекратив набор на эшелоне полета 110, экипаж продолжил полет по маршруту до принятия окончательного решения. Для того, чтобы оставаться в контролируемом воздушном пространстве, экипаж по рекомендации органа ОВД занял эшелон полета 160, а затем – эшелон 190. Позднее экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. После слива топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую аэропорта Сидней спустя 1 час 30 минут после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. По сообщениям пассажиров, они услышали сильный хлопок, сопровождаемый языками пламени из двигателя, и ощутили толчок. Представитель авиакомпании подтвердил возникшую неисправность двигателя. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Произведена замена двигателя. По сообщению Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) от 20 ноября, в двигателе GP7270 №3, имевшем наработку 15 146 часов в 1857 циклах с начала эксплуатации, произошло

разрушение форсунки второй ступени высокого давления, приведшее к образованию небольших отверстий, ведущих в отсек турбины высокого давления. Расследование проводит Совет по безопасности на транспорте Австралии (ATSB).



Инженеры осматривают двигатель №3 (фото: SallyAnne Betteridge)

Неуборка механизации

11 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании «Трансаэро», 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-XLF, выполнял рейс из Sharm el Sheikh (Египет) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из Шарм-эль-Шейха после перевода рычага управления механизацией в положение «Убрано» на EICAS возникло сообщение [FLAPS DRIVE] при индикации неубранного положения внутренней секции закрылков правой полуплоскости крыла. После выполнения проверок согласно QRH, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шарм-эль-Шейх. На следующий день рейс прибыл в Пулково с задержкой 13 часов.

Неуборка шасси

11 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGL, выполнял рейс из Архангельска во Внуково/Москва. В процессе набора высоты после взлета из архангельского аэропорта Талаги экипаж доложил о проблемах с шасси. Через 15 минут, после выполнения проверок в зоне ожидания на эшелоне полета 100 экипаж принял решение следовать до аэродрома назначения с выпущенными шасси на эшелоне полета 240. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Индикация невыпущенного положения шасси

11 ноября экипаж самолета Fokker 100 авиакомпании MAIS Linhas Aereas, 1992 года выпуска, регистрационные знаки PR-JFO, выполнял чартерный рейс из Presidente Prudente в Rio de Janeiro/Galeao (Бразилия). На борту находились члены победившего в чемпионате Бразилии по футболу клуба «Флуминенсе», возвращавшиеся после решающего матча. Из-за срабатывания сигнализации невыпущенного положения носовой опоры шасси экипаж прекратил заход на посадку в аэропорту Рио-де-Жанейро. После выполнения контрольного прохода на малой высоте, подтвердившего выпуск шасси, воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Выкатывание за пределы ВПП

11 ноября экипаж самолета Cessna 525B CitationJet оператора Tropic Air Táxi Aéreo, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PR-MRG, выполнял рейс из Florianópolis/Hercilio Luz International в São Paulo/Congonhas (Бразилия). На борту находились 1 пассажир и 2 члена экипажа. В 17. 27 (19.27 UTC) после посадки на ВПП 35 правую (длина ВПП - 1435 м) в аэропорту Конгоньяс воздушное судно на высокой скорости выкатилось за пределы ВПП и столкнулось с ограждением аэропорта. Был серьезно травмирован капитан. Пассажир и второй пилот получили незначительные повреждения. Самолет восстановлению не подлежит. Расследование проводит Бразильское Национальное авиационное агентство. Видео

Сводка METAP по аэродрому Конгоньяс/Сан-Паулу:

```
SBSP III900Z 30009KT 9999 SCT045 3I/I4 QIOI2
SBSP II2000Z I6OI3KT 9999 SCT045 28/I8 QIOI2
```



Столкновение с птицами

11 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N948SW, выполнял рейс из Bakersfield в Denver (США). В процессе захода на посадку на ВПП 26 в аэропорту Денвер на высоте около 600 футов воздушное судно столкнулось со стаей гусей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждения закрылков.

Выключение двигателя

12 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1993 года выпуска, регистрационные знаки N661UA, выполнял рейс из Munich (Германия) в Chicago/O'Hare (США). Следуя по маршруту над Атлантическим океаном, экипаж был вынужден выключить правый двигатель (PW4060). После снижения с крейсерского эшелона экипаж взял курс на Gander (Канада), где спустя 1 час произвел благополучную посадку. Оставшаяся часть рейса была отменена. По сообщению пассажира, с интервалом в 10 минут дважды возникал громкий шум, сопровождавшийся ощутимой вибрацией. Бортовая система развлечений и электрическое управление сиденьем не функционировали в течение некоторого времени. После того как шум и вибрация возникли во второй раз, самолет начал снижаться. Вскоре после этого капитан сделал объявление о решении произвести внеплановую посадку в Гандере. На следующий день пассажиры были перерегистрированы на другой рейс авиакомпании United и прибыли в Чикаго с задержкой 22 часа.

Неуборка закрылков

12 ноября экипаж самолета Boeing 737-200 авиакомпании Canadian North, 1982 года выпуска, регистрационные знаки C-GNDU, выполнял рейс из Cambridge Bay в Kuglutuk/Coppermine (Канада). На борту находились 15 человек. В процессе набора высоты после взлета из Кеймбридж-Бей после уборки закрылков экипаж заметил сильную тенденцию к крену, требующего значительного триммирования элеронов. Капитан попросил бортпроводника осмотреть закрылки. После осмотра бортпроводник сообщил о том, что одна из секций закрылка осталась неубранной. Не запрашивая помощи, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Выпуск закрылков был произведен в штатном режиме. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при первоначальном осмотре неисправностей закрылков обнаружено не было. Для детальной проверки воздушное судно выполнило перелет в Yellowknife (Канада). В ходе углубленной проверки узлов и приводов закрылков, после неоднократных циклов выпуска и уборки неисправностей обнаружено не было. Предполагается, что причиной неуборки закрылка стал застрявший после предыдущей посадки в механизме привода камень. «Хотя и редко, но это случалось и ранее» - констатировал Совет по безопасности на транспорте Канады.

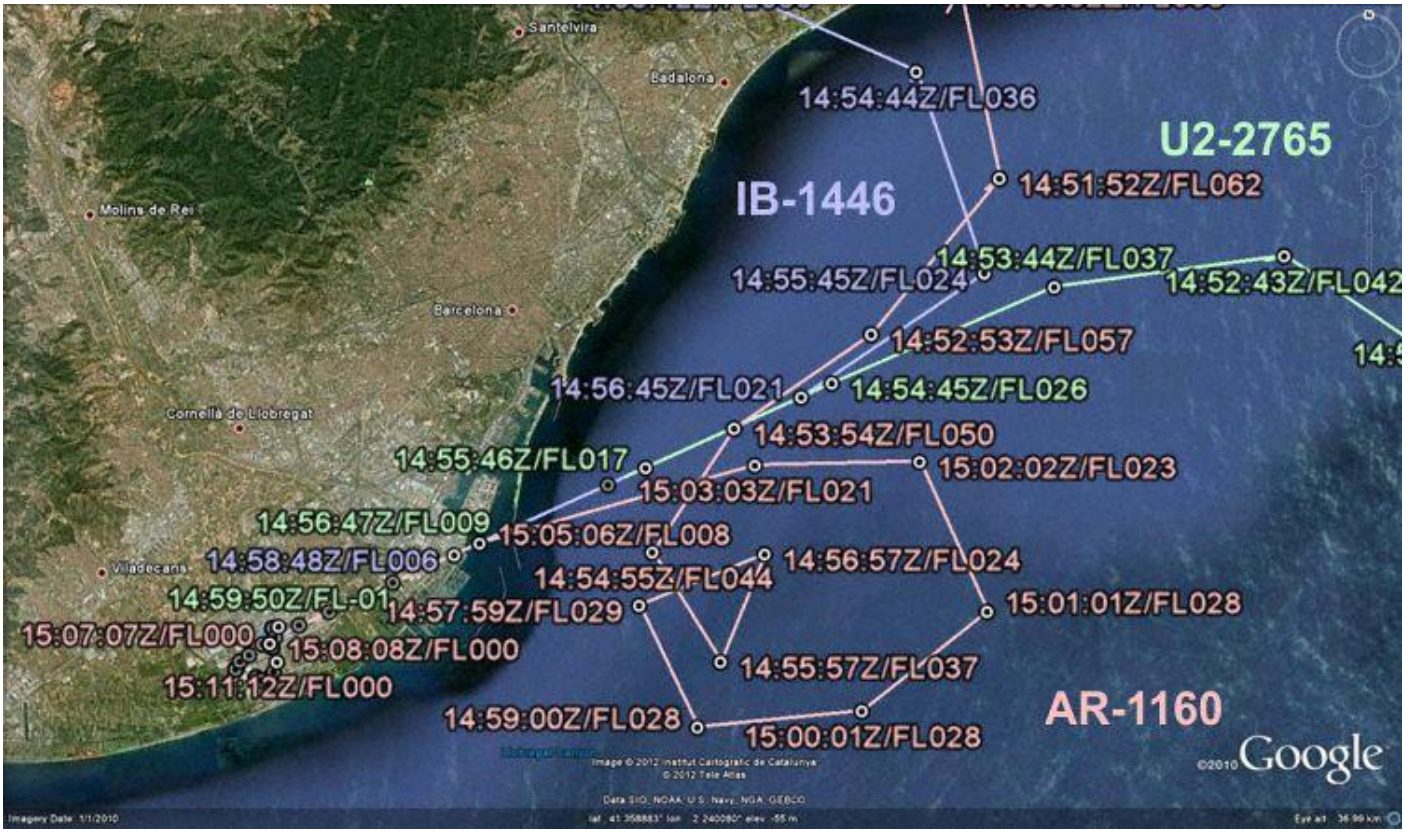
Испарения в кабине

12 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании British Airways, 1990 года выпуска, регистрационные знаки G-BNLF, выполнял рейс из Cape Town (ЮАР) в London/Heathrow (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 310, экипаж начал выполнять зону ожидания из-за обнаружения испарений в кабине. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После снижения до эшелона полета 150 экипаж начал слив топлива, а затем произвел благополучную посадку на ВПП 01 аэропорта Кейптаун спустя 2,5 часа после взлета. Рейс был перенесен на следующий день.

Нарушение интервалов, срабатывание TCAS

12 ноября экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании Aerolineas Argentinas, 1994 года выпуска, регистрационные знаки LV-BMT, выполнял рейс (отправление – 11 ноября) из Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина) в Barcelona (Испания). В процессе захода на посадку на ВПП 25 правую аэропорта Барселона при пересечении в снижении высоты 6200 футов экипаж получил указание органа ОВД об уменьшении скорости до 190 узлов. Экипаж сообщил о невозможности снижаться и одновременно уменьшать скорость из-за большого посадочного веса и принял решение прекратить заход, после чего получил указание следовать на юг на высоте 4000 футов. Экипажам самолета Airbus A319-100 авиакомпании Easyjet, регистрационные знаки G-EZAO, выполнявшего рейс в Барселону из Milan/Malpensa (Италия), и следовавшего за ним самолета Airbus A320-200 авиакомпании Iberia, регистрационные знаки EC-ILQ, выполнявшего рейс из Madrid (Испания) был разрешен заход на ВПП 25 правую. Через некоторое время диспетчер разрешил экипажу A-340 Aerolineas снижение до 2300

футов с разворотом на курс 070° (примерно обратный посадочному). Экипаж Aerolineas Argentinas доложил о наблюдении самолета Iberia на экране TCAS и запросил разрешение следовать за ним визуально, что было разрешено диспетчером. После того как A-340 начал разворот, в эфире прозвучала претензия (очевидно, экипажа Iberia): «Вы не можете делать этого, мы заходим по ИЛС», на что аргентинский экипаж сообщил: «Мы выполняем диспетчерское указание». Диспетчер передал экипажу A-340: «Следуйте указаниям TCAS!», после чего тот перешел в набор высоты с 2400 до 2900 футов. После разрешения конфликта экипаж получил разрешение на продолжение левого разворота. Впоследствии экипаж A-340 произвел захват сигнала ИЛС ВПП 25 правой. При дальнейшем выяснении обстоятельств инцидента между диспетчером и экипажем Aerolineas диспетчер предположил, что пилоты ошибочно приняли Airbus A-319 Easyjet за самолет A-320 авиакомпании Iberia, начав таким образом выполнять маневр не за тем самолетом. В результате произошло нарушение безопасного интервала между всеми тремя воздушными судами, впоследствии благополучно приземлившимися в аэропорту назначения Барселона. Экипаж Iberia прокомментировал: «Что за неразбериху устроил Aerolineas». Согласно радиолокационным данным, минимальный интервал между A-340 и A-320 Iberia составил менее 300 футов по вертикали при горизонтальном менее 2 м.м. В течение короткого времени самолет A-340 следовал непосредственно на A-320 Iberia, развернувшись затем на параллельный курс (время 14.56 – 14.58 UTC), после чего траектории начали расходиться.



Графика: AVH/Google Earth

Выключение двигателя

12 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N26549, по соглашению с United выполнял рейс из Houston/Intercontinental в Tulsa (США). На борту находились 50 человек. В процессе набора высоты после взлета из Хьюстона экипаж был вынужден выключить левый двигатель. Прекратив набор на высоте 7600 футов, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хьюстон через 35 минут после взлета. Резервный Embraer ERJ-145 прибыл в Талсу с задержкой 5 часов 45 минут.

Отказ навигационной системы

12 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLL, выполнял рейс из Йошкар-Олы во Внуково/Москва. В процессе захода на посадку на ВПП 19 в аэропорту Внуково на высоте 900 м экипаж сообщил о проблемах с навигационной системой и продолжил заход. Через 6 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Неуборка шасси

12 ноября экипаж самолета Ан-148-100В авиакомпании «Россия», 2009 года выпуска, регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Архангельска в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета из Архангельска на эшелоне полета 150 экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в архангельском аэропорту Талаги.

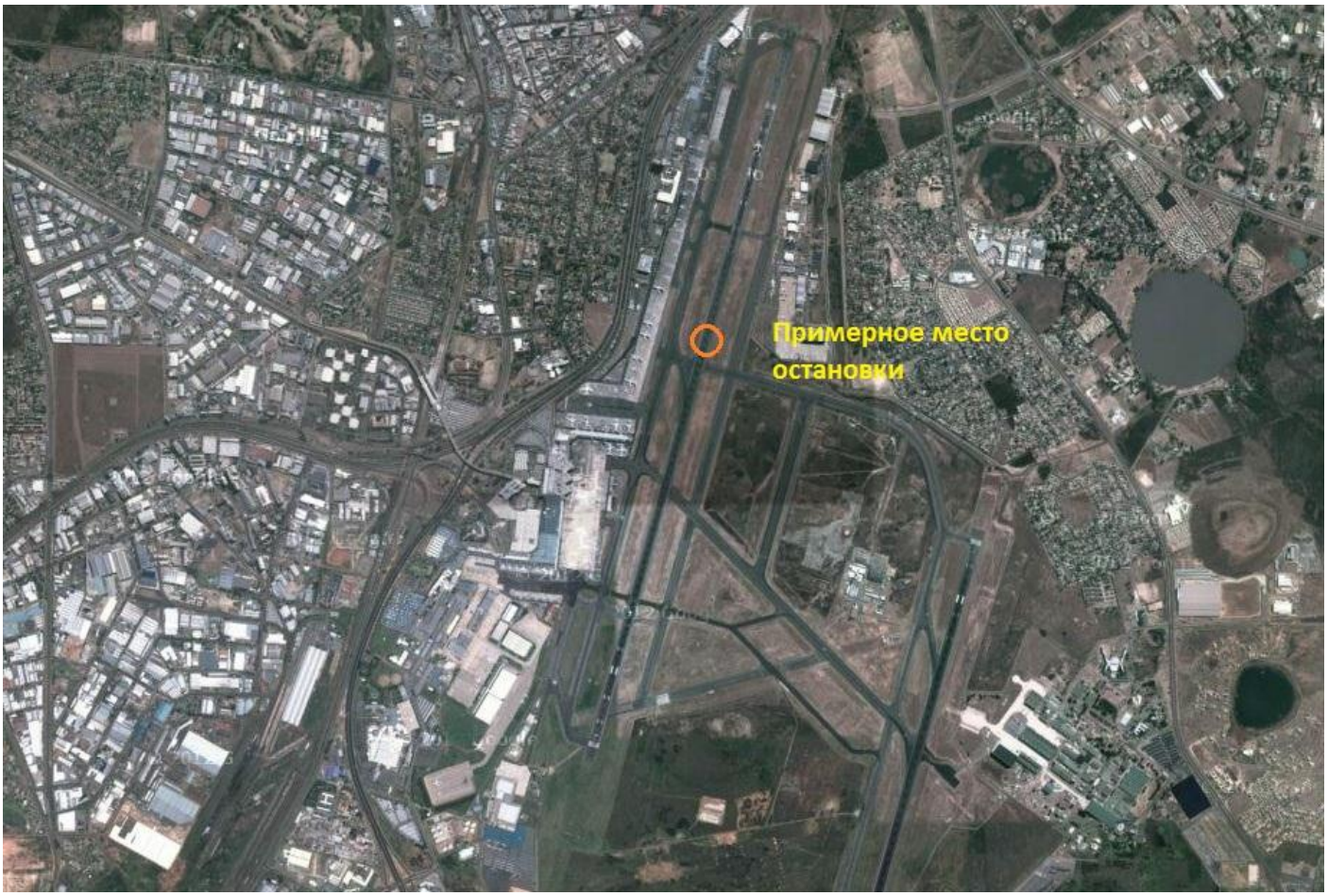
Прерванный взлет

13 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Global Aviation, 1990 года выпуска, регистрационные знаки ZS-TOG, выполнял чартерный рейс из Johannesburg (ЮАР) в Llilongwe (Малави). На борту находились 120 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе разбега с ВПП 03 левой в аэропорту Йоханнесбург экипаж получил информацию от диспетчера о наблюдаемом дыме из двигателя, после чего взлет был прекращен. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось примерно в 2400 м от начала. Экипаж сообщил о возможности самостоятельного освобождения ВПП, однако получил указание органа ОВД остановиться на полосе для осмотра аварийной командой. При осмотре ВПП были обнаружены посторонние предметы, отделившиеся от самолета. По сообщению представителя аэропорта, экипаж прекратил взлет из-за разрушения пневматика, приведшего к возникновению пожара. Была объявлена тревога. Экипаж и пассажиры благополучно покинули самолет через основной хвостовой трап. В результате происшествия ВПП была закрыта в течение 5 часов. По сообщению одного из очевидцев, оба пневматика левой основной опоры шасси отделились от колес, после чего произошло частичное стачивание колесных дисков о твердое покрытие, в

результате чего самолет остановился с наклоном на левый борт. Авиакомпания Global Aviation эксплуатирует два самолета MD-82 с регистрационными знаками ZS-TOG и ZS-GAB.



MD-82 на ВПП (фото: Radioislam)



Карта: Google maps

Самопроизвольное флюгирование двигателя

13 ноября экипаж самолета Let L-410UVP авиакомпании «Полярные авиалинии», регистрационные знаки RA-67623, выполнял рейс из Магана в Усть-Маю. На борту находились 17 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Магана на удалении 70 км от Якутска произошло самопроизвольное флюгирование левой силовой установки. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Маган.

Выключение двигателя

13 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Morningstar, 1993 года выпуска, регистрационные знаки C-FMAI, выполнял рейс из Calgary в Winnipeg (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Калгари возникла индикация [FUEL CONFIG]. Предполагая утечку топлива, экипаж выполнил соответствующие проверки, выключил левый двигатель (RB211) и возвратился на аэродром вылета. Спустя 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 аэропорта Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, утечка топлива не была подтверждена инженерно-техническим составом, однако при работе клапана кольцевания возник дисбаланс топлива.

Выключение двигателя

13 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Air Baltic, 2010 года выпуска, регистрационные знаки YL-BAJ, выполнял рейс из Stockholm (Швеция) в Riga (Латвия). На борту находились 25 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Рига экипаж обнаружил нештатные параметры работы правой силовой установки и произвел выключение двигателя, продолжив заход на посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в рижском аэропорту Скулте.

Нарушение герметичности лобового стекла

13 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании Air Tahiti выполнял рейс из Papeete в Hao (Французская Полинезия). На борту находились 33 пассажира. В процессе набора высоты после взлета из Папеэте возник усиливающийся с ростом высоты свистящий звук со стороны правого лобового стекла. Экипаж прекратил набор высоты и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Папеэте спустя 30 минут после взлета. Причиной свистящего звука оказалось нарушение герметичности прокладки лобового стекла. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно вылетало после замены лобового стекла, проведенной перед полетом.

Отказ реверса

14 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Уральские авиалинии», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новокузнецк. В процессе набора высоты после взлета из Домодедова на эшелоне полета 250 экипаж сообщил об индикации отказа реверса двигателя №2. После выполнения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 37 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Подлом шасси, выкатывание за пределы ВПП

14 ноября экипаж самолета Antonov An-26B-100 авиакомпании Ultimate Air, регистрационные знаки 3X-GFN, выполнял рейс из Entebbe (Уганда) в Yida (Южный Судан). При посадке в Йиде воздушное судно вышло за пределы ВПП. При этом произошел подлом левой основной опоры шасси. Информация о пострадавших отсутствует. Воздушное судно получило значительные повреждения.



3X-GFN за пределами ВПП

Неисправность автопилота

14 ноября экипаж самолета British Aerospace HS-125-700A оператора «Аэролимузин», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-02810, выполнял рейс из Тюмени в Пермь. В процессе набора высоты после взлета из Тюмени экипаж сообщил о проблеме с автопилотом и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино.

Дым в салоне

15 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Copa Airlines Colombia, 1999 года выпуска, регистрационные знаки HP-1371CMP, выполнял рейс из Bogota (Колумбия) в Panama City (Панама). На борту находились 86 человек. В процессе набора высоты после взлета из Боготы экипаж доложил о дыме в салоне и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Богота.

Индикация незакрытого положения грузовой двери

15 ноября экипаж самолета Saab-2000 авиакомпании «Полет», регистрационные знаки VP-PBL, выполнял рейс из Воронежа в Домодедово/Москва. На борту находились 33 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Воронежа при пересечении эшелона полета 175 произошло срабатывание сигнализации открытия грузовой двери. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Чертовицкое. Резервный Ан-148 прибыл в Домодедово с задержкой 2,5 часа.

Проблемы с системой кондиционирования

15 ноября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89009, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Krakow (Польша). Следуя по маршруту на эшелоне полета 340, экипаж сообщил о проблемах с системой кондиционирования и произвел снижение до эшелона полета 240, продолжив полет на этой высоте до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Краков.

Выключение двигателя

15 ноября экипаж грузового самолета Lockheed L-382 (гражданская версия Hercules C-130) авиакомпании Lynden Air Cargo, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N403LC, выполнял рейс из Abbotsford (Канада) в Anchorage (США). Когда воздушное судно следовало по маршруту в 20 м.м. восточнее Masset (Канада), возникла индикация недопустимо низкого давления масла в силовой установке. Экипаж выключил соответствующий двигатель (№4, Allison 501) и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Анкоридж.

15 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGL, выполнял рейс из Урая во Внуково/Москва. На борту находились 29 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Урай экипаж прекратил взлет из-за отказа аварийной шины электропитания. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон.

Подлом шасси, выкатывание за пределы ВПП

15 ноября экипаж самолета Fokker 50 авиакомпании Skyward International Aviation, регистрационные знаки 5Y-CAN, по соглашению с Международной организацией миграции выполнял рейс из Khartoum (Судан) в Aweil (Южный Судан). На борту находились 57 человек. В 17.00 (14.00 UTC) после посадки на грунтовую ВПП аэропорта Авейль произошел подлом всех опор шасси. Воздушное судно вышло за пределы ВПП и остановилось с оторванными левой полуплоскостью крыла и шасси. Кроме одной пассажирки (ребенка), получившей травмы руки и госпитализированной, никто не пострадал. Воздушное судно получило значительные повреждения. Аэропорт Авейль расположен в 2,4 м.м. северо-западнее города Авейль и имеет грунтовую ВПП длиной около 2000 м, расположенную с севера на юг. Авиакомпания Skyward International Aviation, созданная в 2010 году, эксплуатирует два самолета Fokker 50. Информация о погоде отсутствует.





Падение давления в гермокабине

15 ноября экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Cathay Pacific, 2011 года выпуска, регистрационные знаки B-KPS, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Los Angeles (США). На борту находились 288 пассажиров и 18 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350 в 900 м.м. южнее Anchorage (США), экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. Произошло автоматическое выпадение пассажирских кислородных масок. После занятия высоты 10 000 футов экипаж взял курс на Анкоридж, где произвел благополучную посадку. По сообщению представителя авиакомпании, возникли проблемы с регулирующим давление клапаном, приведшие к постепенной потере давления. Экипаж самостоятельно активировал кислородные маски пассажиров. Для продолжения рейса из Гонконга в Анкоридж был направлен резервный Boeing 777-300. Рейс прибыл в Лос-Анджелес на следующий день с задержкой 26,5 часов. Через день B-KPS выполнил перелет в Гонконг на штатном крейсерском эшелоне.

Невыпуск закрылков

16 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Jazz, 2004 года выпуска, регистрационные знаки C-FDJA, выполнял рейс из Vancouver в Whitehorse (Канада). На борту находились 49 человек. В процессе захода на посадку по ИЛС на ВПП 31 левую аэропорта Уайтхорс экипаж ушел на второй круг, сообщив о проблемах с закрылками. После выполнения проверок в зоне ожидания над ОПРС Klondike экипаж на повышенной скорости произвел повторный заход на ВПП 31 левую и благополучно приземлился без выпуска закрылков. По сообщению Совета по

безопасности на транспорте Канады, техническим составом были заменены 8 приводов закрылков, произведена смазка деталей.

Прерванный взлет

16 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки AP-BHH, выполнял рейс из Islamabad в Gilgit (Пакистан). На борту находились 48 человек. В процессе разбега в аэропорту Исламабад экипаж на низкой скорости прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. Из-за невозможности передвинуть РУД в положение малого газа экипажу не удалось снизить скорость в процессе пробега. При рулении на повышенной скорости возник перегрев тормозов с образованием дыма. Экипажу удалось остановить воздушное судно. Прибывшие по тревоге аварийные службы произвели охлаждение тормозов. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Травмирование члена экипажа лучом лазера

16 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines, 1989 года выпуска, регистрационные знаки N617AM, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth (США) в San Juan (Пуэрто-Рико). В процессе захода на посадку в аэропорту Сан-Хуан на воздушное судно был направлен лазерный луч, травмировавший глаз одного из пилотов. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Невыпуск закрылков

16 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании «Якутия», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLS, выполнял рейс из Хабаровска в Якутск. На борту находились 47 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Якутск экипажу не удалось выпустить закрылки в посадочное положение, после чего он прекратил заход. После выполнения проверок и выработки топлива экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку без выпуска механизации спустя 2 часа после прекращения захода.

Подлом носовой опоры шасси, выкатывание за пределы ВПП

16 ноября экипаж грузового самолета Airbus A300-B4 авиакомпании Air Contractors, 1983 года выпуска, регистрационные знаки EI-EAC, по соглашению с EAT Leipzig и DHL выполнял рейс из Leipzig (Германия) в Bratislava (Словакия). На борту находились 3 члена экипажа. В 05.25 (04.25 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 22 аэропорта Братислава произошел подлом носовой опоры шасси. Воздушное судно отклонилось от осевой линии ВПП влево и вышло за ее пределы, остановившись на мягком грунте с опорой на носовую часть и основные стойки шасси в 1800 м от начала ВПП. Никто не пострадал. Самолет получил повреждения носовой опоры шасси, низа носовой части фюзеляжа, а также обоих двигателей при их контакте с грунтом. По сообщению DHL, груз не пострадал. Экипаж

не сообщал о каких-либо проблемах перед посадкой. Подлом носовой опоры произошел, когда воздушное судно завершало пробег на уменьшенной скорости. ВПП 04/22 и ряд прилегающих РД были закрыты. Аэропорт продолжил работу с ВПП 13/31.

Сводка METAP по аэродрому Братислава:

```
LZIB I60530Z I4008KT 8000 FEW0I5 BKN027 06/03 QI024 NOSIG
LZIB I60500Z I4007KT 8000 FEW0I5 BKN027 05/04 QI024 NOSIG
LZIB I60430Z I4008KT 7000 FEW0I0 BKN027 05/04 QI024
LZIB I60400Z I4008KT 7000 FEW0I0 BKN028 05/04 QI024
LZIB I60330Z I2006KT 6000 FEW007 BKN028 05/04 QI024
LZIB I60300Z II004KT 6000 FEW006 BKN025 04/03 QI024
```

Выпущенные после происшествия НОТАМ:

```
A2239/I2 - TWY D BTN APN C AND THR RWY 04 CLSD. I6 NOV 09:3I 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00
20I2. CREATED: I6 NOV 09:32 20I2
A2238/I2 - TWY C BTN TWY D AND RWY 04 CLSD. I6 NOV 09:05 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00 20I2.
CREATED: I6 NOV 09:05 20I2
A2237/I2 - TWY A BTN TWY D AND RWY 04 CLSD. I6 NOV 09:02 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00 20I2.
CREATED: I6 NOV 09:03 20I2
A2235/I2 - TWY GG CLSD. I6 NOV 07:27 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00 20I2. CREATED: I6 NOV
07:28 20I2
A2234/I2 - TWY G CLSD. I6 NOV 07:25 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00 20I2. CREATED: I6 NOV
07:25 20I2
A2233/I2 - TWY F BTN TWY D AND THR RWY 3I CLSD. I6 NOV 07:2I 20I2 UNTIL I6 NOV I6:00
20I2. CREATED: I6 NOV 07:2I 20I2
A2230/I2 - TWY D BTN RWY I3 AND RWY 22 CLSD. I6 NOV 06:00 20I2 UNTIL I8 NOV I5:00 20I2
ESTIMATED. CREATED: I6 NOV 05:59 20I2
A2229/I2 - RWY 04/22 CLSD. I6 NOV 05:30 20I2 UNTIL I8 NOV I5:00 20I2 ESTIMATED.
CREATED: I6 NOV 05:30 20I2
```



Карта: Google maps







Неуборка шасси

16 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Corendon Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки TC-TJI, по соглашению с Iraqi Airways выполнял рейс из Istanbul/Ataturk (Турция) в Baghdad (Ирак). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 35 правой аэропорта Стамбул экипаж доложил об индикации не полностью убранного положения шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 8000 футов и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Через 1 час 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту имени Ататюрка. Через 1 час 20 минут самолет благополучно вылетел повторно и прибыл в Багдад с задержкой 3,5 часа.

Несанкционированное занятие ВПП

16 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Porter Airlines, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-GLQD, выполнял рейс из Halifax в Ottawa (Канада). В процессе руления для взлета к ВПП 32 по РД D с полученным указанием остановиться перед ВПП 05 экипаж продолжил руления и пересек ВПП 05. В это время другой самолет de Havilland Dash 8-400, регистрационные знаки C-GKQA, выполнявший рейс из Оттавы в Галифакс, находился на предпосадочной прямой ВПП 05. Экипаж C-GKQA продолжил заход и, получив повторное разрешение на посадку после освобождения ВПП экипажем C-GLQD, благополучно приземлился. Экипаж C-GLQD вскоре произвел благополучный взлет и прибыл в Оттаву по расписанию. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, несанкционированное занятие ВПП произошло после того, как РД B была переименована в РД M. Экипаж рассчитывал вылет с ВПП 32 от РД B. После обсуждения измененной нумерации экипаж запросил взлет от начала ВПП 32 и получил разрешение на руление до конца РД, которое воспринял и как разрешение на пересечение ВПП 05.

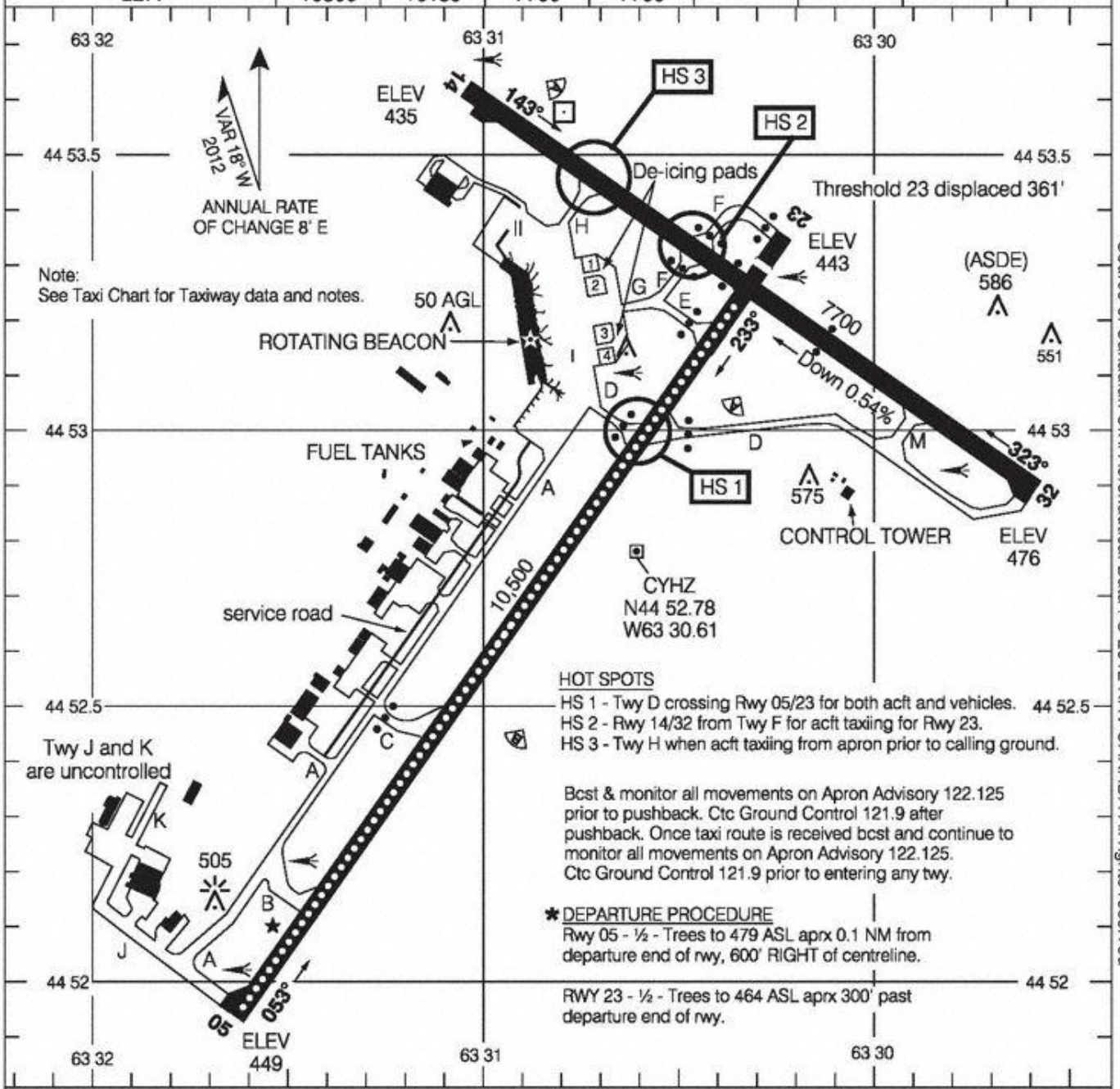
На следующей странице: новая схема аэродрома (AIP Canada).
На странице 45 - схема, действовавшая ранее (AIP Canada).

AERODROME CHART

HALIFAX/STANFIELD INTL
HALIFAX NS

ATIS 121.0	CLNC DEL 123.95	APRON ADVISORY 122.125	GND 121.9 275.8	TWR 118.4 236.6	DEP 119.2

DECLARED DISTANCES	05	23	14	32
TORA	10500	10500	7700	7700
TODA	11189	11189	8684	8684
ASDA	10500	10500	7700	7700
LDA	10500	10139	7700	7700



RUNWAY LEVEL OF SERVICE	
RVO	LVO
RWY 05, 14, 32: RVR 1200 (1/4sm)	RWY 23: RVR 600

TAKE-OFF MINIMA	SCALE IN FEET
Rwys 05, 23: * Rwys 14, 32: ½	2000 0 2000

Source of Canadian Civil Aeronautical Data : © 2012 NAV CANADA All rights reserved

AERODROME CHART

HALIFAX NS
HALIFAX/STANFIELD INTL

EFF 15 NOV 12 CHANGE: Revised

NAD83

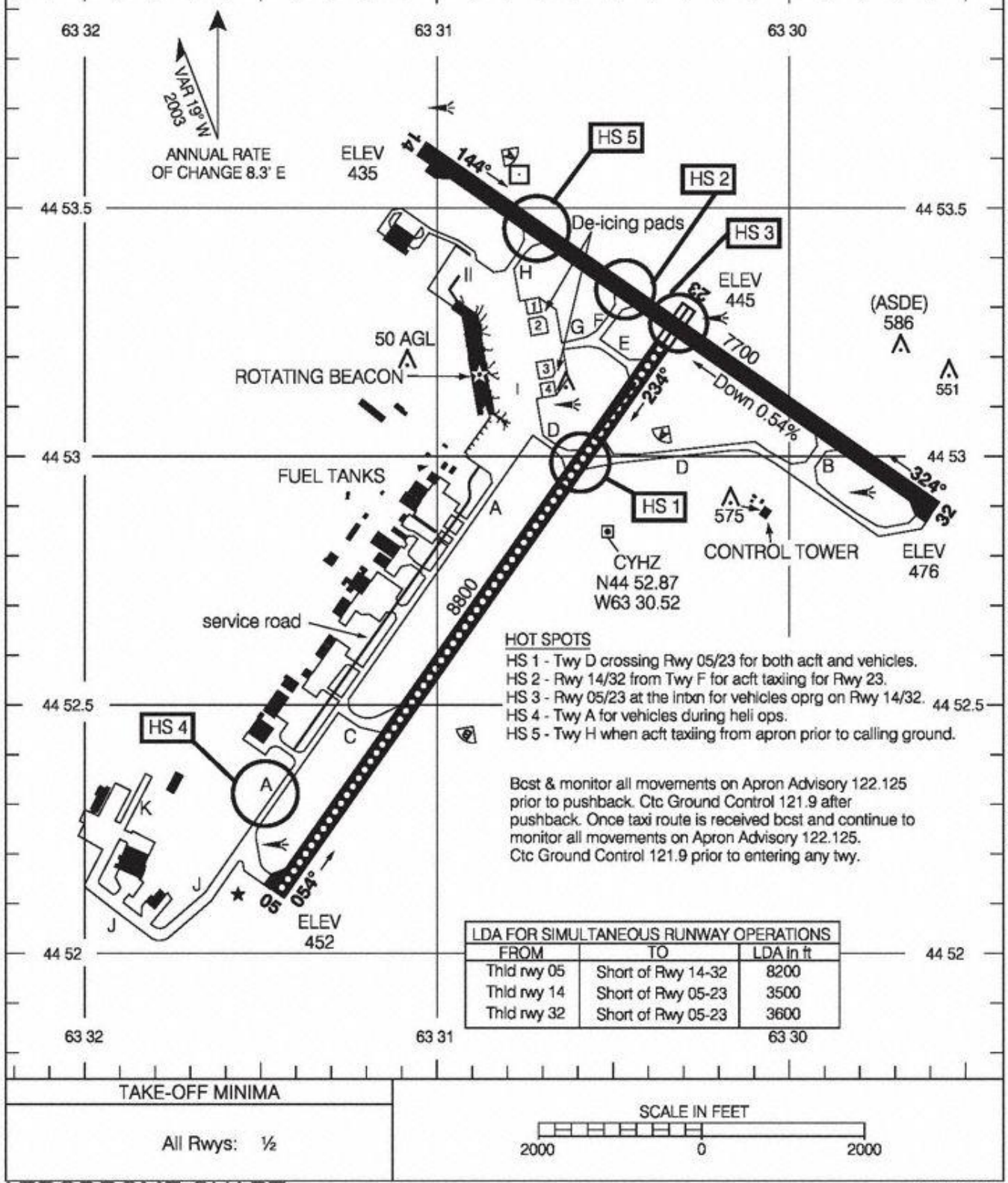
ТОЛЬКО ФАКТЫ

AERODROME CHART

HALIFAX/STANFIELD INTL
HALIFAX NS

ATIS 121.0	CLNC DEL 123.95	APRON ADVISORY 122.125	GND 121.9 275.8	TWR 118.4 236.6	DEP 119.2

DECLARED DISTANCES	05	23	14	32
TORA	8800	8800	7700	7700
TODA	9784	9784	8684	8684
ASDA	8800	8800	7700	7700
LDA	8800	8800	7700	7700



TAKE-OFF MINIMA
All Rwys: ½

SCALE IN FEET
2000 0 2000

Source of Canadian Civil Aeronautical Data : © 2012 NAV CANADA All rights reserved

AERODROME CHART

HALIFAX NS
HALIFAX/STANFIELD INTL
NAD83

EFF 30 JUN 11 CHANGE: Building

Индикация невыпущенного положения шасси

16 ноября экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские авиалинии», 1981 года выпуска, регистрационные знаки RA-42550, выполнял рейс из Саратова в Домодедово/Москва. На борту находились 45 человек. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово произошло срабатывание сигнализации невыпущенного положения правой основной опоры шасси. Экипаж прекратил заход и ушел на второй круг. После контрольного прохода над ВПП, подтвердившего выпущенное положение шасси, экипаж принял решение произвести посадку. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 32 правую аэропорта Домодедово спустя 1 час 15 минут после прекращения захода.

Выключение двигателя

16 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air France, 2002 года выпуска, регистрационные знаки F-GZCE, выполнял рейс из Rio de Janeiro (Бразилия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 201 пассажир и 12 членов экипажа. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном на эшелоне полета 380, экипаж был вынужденную выключить двигатель (CF6) из-за неисправности, после чего принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Casablanca (Марокко). Для продолжения рейса в Касабланку был направлен резервный Airbus A340-300. Рейс прибыл в Париж с задержкой 10,5 часов.

Выключение двигателя

17 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Thomas Cook, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-OMYT, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Cancun (Мексика). В процессе набора высоты при пересечении эшелона полета 345 в 5 м.м. южнее аэропорта Belfast/Aldergrove (Великобритания) экипаж прекратил набор и перешел в снижение до эшелона 250, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манчестер через 1 час 15 минут после взлета. Сообщается, что экипаж произвел выключение двигателя (Trent 772). Борт G-OMYT имел три схожих инцидента в течение последних 3 недель (см. здесь же «Неисправность двигателя» и «Выключение двигателя» - в октябрьском выпуске «ТОЛЬКО ФАКТЫ»).

Столкновение с птицей

17 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании United, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N536UA, выполнял рейс из Newark в Portland (США). В процессе захода на посадку на ВПП 10 левую аэропорта Портленд произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. При освобождении ВПП экипаж сообщил о проблемах с управлением разворотом носовой опоры шасси и о том, что воздушное судно столкнулось с большой стаей птиц вблизи ВПП. Экипажу удалось освободить полосу, после чего воздушное судно было остановлено. Заходивший на посадку самолет

был перенацелен на параллельную ВПП 10 правую из-за возможного наличия посторонних предметов на ВПП 10 левой. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждения носовой опоры шасси и закрылков в результате столкновения со стаей птиц.

Падение давления в гермокабине

17 ноября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N651SW, выполнял рейс из Kansas City в Dallas/Love (США). На борту находились 124 пассажира и 5 членов экипажа. После занятия крейсерского эшелона полета 350 экипаж приступил к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. После снижения до высоты 10 000 футов экипаж продолжил полет до аэродрома назначения. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось в далласском аэропорту Лав Филд.

Потеря работоспособности членом экипажа

17 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Etihad, 2008 года выпуска, регистрационные знаки A6-EII, выполнял рейс из Kuwait City (Кувейт) в Abu Dhabi (ОАЭ). На борту находились 76 человек. В процессе захода на посадку на ВПП 31 левую в аэропорту Абу-Даби на участке схемы между вторым и третьим разворотами второй пилот объявил аварийную ситуацию, сообщив о потере сознания командиром воздушного судна. После выполнения третьего разворота второй пилот выполнил правый разворот на 270° (вместо левого на 90) и после захвата сигнала курсового маяка ИЛС произвел заход и благополучную посадку на ВПП 31 левую спустя 13 минут после объявления аварийной ситуации. Воздушное судно было остановлено на ВПП, куда прибыли медицинские работники. После оказания помощи капитан пришел в сознание и затем был госпитализирован. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA), самолет был отбуксирован на стоянку, прибыв туда через 50 минут после посадки.

Неисправность гидросистемы

18 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании British Airways, 1998 года выпуска, регистрационные знаки G-BZHA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Copenhagen (Дания). В процессе набора высоты после взлета из лондонского аэропорта Хитроу из-за проблем с гидросистемой экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 240, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хитроу через 1 час после взлета. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Копенгаген с задержкой 3 часа 15 минут.

Отказ навигационной системы

18 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Austrian Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки OE-LAZ, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Beijing (Китай). Из-за неисправности навигационной системы

после взлета из Вены экипаж прекратил набор на эшелоне полета 160 и принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 венского аэропорта Швехат через 40 минут после взлета. После необходимого ремонта самолет вылетел повторно спустя 2 часа после возврата и прибыл в Пекин с задержкой 1 час 45 минут.

Прерванный взлет

18 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Оренбургские авиалинии», 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BPG, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Sharm el Sheikh (Египет). В процессе разбега с ВПП 28 левой в аэропорту Пулково экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации неисправности двигателя. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на стоянку. После необходимого ремонта самолет благополучно вылетел и прибыл в Шарм-эль-Шейх с задержкой 6,5 часов.

Вибрация двигателя

18 ноября экипаж самолета Boeing 747-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1986 года выпуска, регистрационные знаки AP-BFU, выполнял рейс из Jeddah (Саудовская Аравия) в Lahore (Пакистан). На борту находились 503 человека. Экипаж благополучно произвел вынужденную посадку в аэропорту Karachi (Пакистан) из-за вибрации двигателя №3 (RB211). Резервный Boeing 747-300 прибыл в Лахор с задержкой 2,5 часа.

Неисправность системы кондиционирования

18 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BJT, выполнял рейс из Тюмени в Домодедово/Москва. На борту находились 39 пассажиров. Следуя по маршруту, экипаж доложил о проблеме с наддувом гермокабины и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино. Дополнительная помощь экипажем не запрашивалась.

Выключение двигателя

18 ноября экипаж самолета Airbus A310-300 авиакомпании PIA Pakistan International Airlines, 1991 года выпуска, регистрационные знаки AP-BEB, выполнял рейс из Karachi (Пакистан) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 168 человек. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 25 левый двигатель (CF6) произвел 3 громких хлопка, сопровождаемых языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте около 2000 футов, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 23 минуты после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Карачи. Часть пассажиров была перерегистрирована на другие рейсы. Остальные 147 пассажиров вылетели резервным Airbus A310-300 через 3 часа 20 минут после посадки.

Растрескивание лобового стекла, аварийное снижение

18 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Germanwings, 2005 года выпуска, регистрационные знаки D-AKNV, выполнял рейс из Hanover (Германия) во Внуково/Москва. На борту находились 76 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 390 в 120 м.м. севернее Warsaw (Польша), экипаж включил код бедствия и, сообщив о трещине лобового стекла, приступил к аварийному снижению до эшелона полета 100. Через 5 минут после оставления эшелона 390 воздушное судно пересекло в снижении эшелон 145 (средняя вертикальная скорость составила 4900 ф/мин). В течение 20 минут самолет следовал на эшелоне полета 100 в направлении Варшавы. Через 40 минут после начала аварийного снижения экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 33 аэропорта Варшава. Для продолжения рейса в Варшаву был направлен резервный Airbus A319-100, который прибыл во Внуково с задержкой 5 часов.

Индикация невыпущенного положения шасси

18 ноября экипаж самолета Beechcraft B350 Super King Air авиакомпании «Петропавловск Авиа», регистрационные знаки RA-02813, выполнял рейс из Благовещенска в Красноярск. На борту находились 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в красноярском аэропорту Емельяново возникла индикация невыпущенного положения шасси. При повторном выпуске шасси удалось выпустить. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Красноярск.

Выкатывание за пределы ВПП

18 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BQP, выполнял рейс из Внуково/Москва в Уфу. На борту находились 87 пассажиров и 7 членов экипажа. В 08.36 в процессе пробега после посадки в аэропорту Уфа на ВПП 14 левую в условиях сильного ливневого снега воздушное судно выкатилось за пределы ВПП на спланированную часть летного поля на удаление около 100 м. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. Пассажиры были высажены по передвижным трапам и автобусами доставлены к аэровокзалу. Состояние ВПП: мокрая, коэффициент сцепления 0,45, 25% площади покрыто слякотью до 2 мм. Длина ВПП 14 левой/32 правой – 2513 м. ВПП 14 правая/32 левая (длина – 3150 м) закрыта для производства работ. В результате происшествия аэродром был закрыт на срок более 7 часов на время эвакуации увязнувшего носовой опорой в грунте воздушного судна.

Сводка METAP по аэродрому Уфа:

```
UWUU I80930Z 3I004MPS 9999 -SN OVCOIO MOI/MO3 QIO22 I4620244 TEMPO 0500 SN FZRA BKNOO4
RMK QFE756/IOO8 MOD ICE INC
UWUU I80900Z 32004MPS 290V350 9999 -SN OVCOIO MOI/MO2 QIO22 I4620244 TEMPO 0500 SN
FZRA BKNOO4 RMK QFE756/IOO8 MOD ICE INC
UWUU I80830Z 00000MPS 0600 RI4/0450V0900N +SN VVOO2 MO2/MO3 QIO22 I4620244 NOSIG
RMK QBBO80 QFE756/IOO8 MOD ICE INC
UWUU I80800Z I300IMPS 4000 -SN OVCOI2 MO2/MO3 QIO22 I4620244 TEMPO IOOO FZRA BR BKNOO5
RMK QFE755/IOO7 MOD ICE INC
```

UWUU I80730Z I4002MPS 3000 FZDZ SN OVC008 M02/M03 QI022 I4620244 TEMPO I000 FZRA BR BKN005 RMK QBB240 QFE755/I007 MOD ICE INC



VQ-BQP за секунды до посадки (фото 1-3: votjak)




UTair


Tair
VQ-BQP
BOEING 737-800

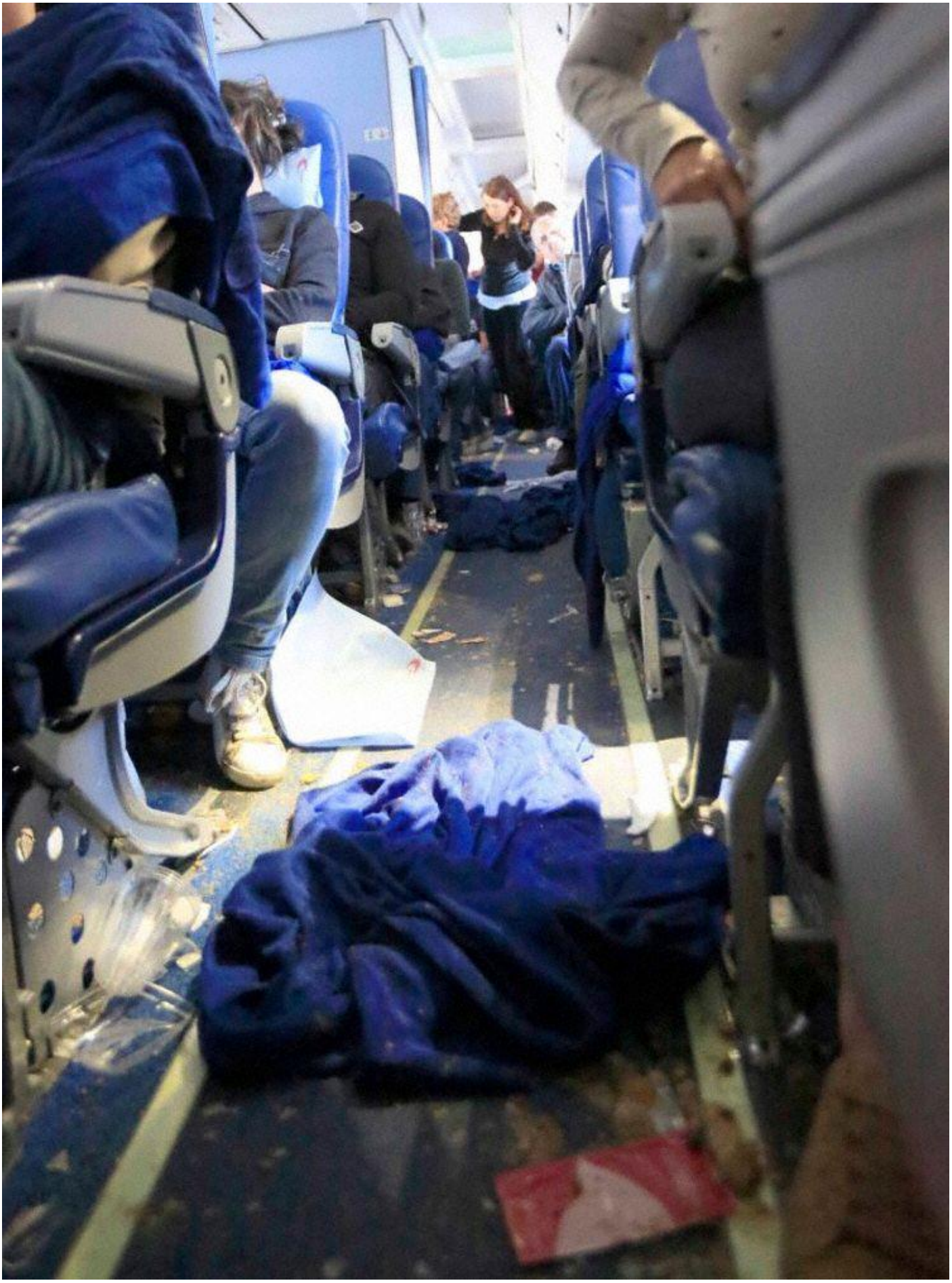




19 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Neos, 1995 года выпуска, регистрационные знаки I-NDMJ, выполнял рейс из Havana (Куба) в Milan/Malpensa (Италия). На борту находились 268 человек. Через 2 часа после взлета в крейсерском полете над Атлантическим океаном воздушное судно вошло в зону турбулентности, приведшей к отклонению от заданной высоты на 1000 футов. После восстановления пространственного положения самолета два врача, находившихся на борту, приступили к оказанию помощи пострадавшим (главным образом, от ушибов). Экипаж принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения, сообщив туда о необходимости оказания медицинской помощи 35 пассажирам, что привело к выдвижению значительных дополнительных медицинских сил в аэропорт Мальпенса. Воздушное судно благополучно приземлилось в Милане. 66 человек обратились за медицинской помощью. 55 из них были доставлены в госпиталь. По словам пассажиров, во время раздачи питания неожиданно возникла болтанка, которая продолжалась в течение 10 секунд. Все незакрепленные предметы, бортпроводники и непристегнутые пассажиры были отброшены в разные стороны салона. Многие из пассажиров ударились о потолок, получив порезы, синяки и выбив зубы. По сообщению Федерального управления авиации США от 20 ноября, воздушное судно столкнулось с сильной турбулентностью в Океаническом воздушном пространстве в зоне ответственности Океанического центра Нью-Йорка. По сообщению Национального агентства по безопасности полетов Италии от 7 декабря, после поступления необходимых документов было принято решение о начале расследования. Агентство подтвердило, что люди на борту, получившие травмы, оставались в госпитале более 48 часов.



Потолок, поврежденный сервисной тележкой (фото: Mr. Bettini)



Беспорядок в проходе (фото: Mr. Bettini)



Вино на потолке (фото: Mr. Bettini)

Потеря работоспособности членом экипажа

19 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Lufthansa, 1991 года выпуска, регистрационные знаки D-ABVH, выполнял рейс из Newark (США) в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 264 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Атлантическим океаном, второй пилот почувствовал себя плохо и не смог продолжить исполнение своих обязанностей. После объявления капитана о решении произвести вынужденную посадку в Dublin (Ирландия), помочь ему вызвался один из пассажиров, гражданин Германии, являющийся профессиональным пилотом. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Дублин. Второй пилот был госпитализирован. Для продолжения рейса в Дублин был направлен резервный экипаж. Рейс прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 8 часов.

Неуборка шасси

19 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2005 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHV, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новосибирск. В процессе набора высоты после взлета из Домодедова на эшелоне полета 060 экипаж доложил о невозможности убрать шасси. После выполнения проверок было принято решение о возврате на аэродром вылета. Спустя 1 час 15 минут, выработав топливо, воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Утечка топлива

19 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Полярные авиалинии», 1976 года выпуска, регистрационные знаки RA-47357, выполнял рейс из Якутска в Усть-Куйгу. На борту находились 38 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Якутска возникла утечка топлива из левого двигателя. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Якутск.

Несанкционированное занятие ВПП

20 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEK, выполнял рейс с запасного аэродрома Южно-Сахалинск на аэродром назначения Петропавловск-Камчатский. При вылете из аэропорта Хомутово экипаж произвел несанкционированное занятие ВПП, в результате чего заходивший на посадку самолет Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь») по команде диспетчера ушел на второй круг.

Необычный запах

20 ноября экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZU, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Stuttgart (Германия). В процессе набора высоты после взлета из Амстердама экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне полета 290 (в 80 м.м. юго-восточнее Амстердама) из-за необычного запаха и нештатных шумов в салоне, предположив возможное столкновение воздушного судна с птицей при взлете. После принятия решения возвратиться на аэродром вылета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 18 центральную аэропорта Схипхол спустя 40 минут после взлета. Экипаж не запрашивал дополнительной помощи и самостоятельно зарулил на перрон. Рейс был отменен.

Несинхронный выпуск закрылков

20 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDG, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Читу. На борту находились 87 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Чита при установке рычага управления закрылками в положение «5°» закрылки выпустились на 2°. Экипаж определил неравномерный выпуск закрылков. После выполнения проверок воздушное судно благополучно приземлилось в читинском аэропорту Кадала.

Отказ генератора

20 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Air Canada, 1988 года выпуска, регистрационные знаки C-FCAG, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Seoul (Южная Корея). Следуя по маршруту на эшелоне полета 300 в 360 м.м.

северо-западнее Vancouver, из-за отказа генератора экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ванкувер спустя 1 час 50 минут после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж не запрашивал какой-либо помощи. Перед посадкой была объявлена тревога в аэропорту.

Отказ воздушного тормоза

20 ноября экипаж самолета Avro RJ-100 авиакомпании Swiss European Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки HB-IXO, выполнял рейс из Prague (Чехия) в Geneva (Швейцария). На борту находились 33 пассажира и 5 членов экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 05 аэропорта Женева экипаж ушел на второй круг из-за невозможности выпустить воздушный тормоз, расположенный в хвостовой части. Для повторного захода экипаж запросил выход на предпосадочную прямую ВПП 05 на большом удалении, предупредив о необходимости заблаговременного уменьшения скорости на прямой. Через 17 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 05 на нормальной скорости.

Утечка из гидросистемы

20 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании First Air, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-FIQU, выполнял рейс из Arctic Bay в Iqaluit (Канада). На борту находились 19 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту в 40 м.м. севернее Икалуита, возникла индикация низкого давления в гидросистеме, сопровождаемая индикацией падения уровня гидрожидкости. Экипаж запросил привести в готовность аварийные службы, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Икалуит. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, произведена замена неправильно установленной прокладки круглого сечения.

Выкатывание за пределы ВПП

21 ноября экипаж самолета Ан-26Б-100 авиакомпании «Полярные авиалинии», 1981 года выпуска, регистрационные знаки RA-26061, выполнял рейс из Якутска в Депутатский. На борту находились 21 пассажир и 5 членов экипажа. В 13.31 (03.31 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 10 в аэропорту Депутатский воздушное судно вышло за пределы ВПП на грунт на расстояние около 70 м. Экипаж и пассажиры не пострадали. Воздушное судно получило значительные повреждения конструкции: подлом передней опоры шасси с уходом внутрь фюзеляжа, подлом правой основной опоры шасси с ее разворотом, разрушение воздушного винта и регулятора правого двигателя и правого полукрыла, повреждения носового обтекателя и воздушного винта левого двигателя. Метеоусловия на месте происшествия за 3.34 UTC (контрольный замер) совпадают с регулярной метеосводкой: ветер 290° 4 м/с, видимость 5000 м, слабый снег, сплошная облачность 2100 м, температура – 20°С, давление 732 мм рт.ст. По сообщению «Росавиации», посадка

производилась в условиях сумерек. Воздушное судно приземлилось (с последующим отделением) в установленной зоне приземления левее оси ГВПП под небольшим углом влево. На удалении около 350 м от первого касания колесо левой опоры шасси вышло на снежный бруствер высотой 20-50 см, расположенный на краю ВПП. В дальнейшем самолет выкатился за пределы спланированной части летного поля. Двигатели были выключены стоп-кранами. Бортовые регистраторы МСРП-12-96, МС-61 и КЗ-63 сняты и направлены для расследования в Межгосударственный авиационный комитет. Аэропорт Депутатский расположен в горной местности на южном берегу р. Иргичан. Рекомендовано повторно изучить с летным составом «Особенности выполнения полетов на самолете Ан-26 с грунтовых и заснеженных ВПП».







Растрескивание лобового стекла

21 ноября экипаж самолета Airbus A340-300 авиакомпании SAA South African Airways, 2003 года выпуска, регистрационные знаки ZS-SXA, выполнял рейс (отправление – 2 ноября) из Johannesburg (ЮАР) в Hong Kong (Китай). На борту находились 185 пассажиров и 13 членов экипажа. Следуя по маршруту над Индийским океаном северо-восточнее острова Маврикий, из-за растрескивания лобового стекла экипаж произвел снижение до эшелона полета 180 и принял решение произвести посадку в Plaisance (Маврикий). Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14. Для продолжения рейса на Маврикий был направлен резервный Airbus A340-300. Рейс прибыл в Гонконг с задержкой 19 часов.

Выключение двигателя

22 ноября экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании Condor, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-ABOM, выполнял рейс из Funchal (Португалия) в Munich (Германия). На борту находились 264 человека. Следуя по маршруту над Атлантическим океаном юго-западнее Lisbon (Португалия), из-за отказа экипаж был вынужден выключить левый двигатель (RB211). После снижения экипаж принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку. Через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 03 в аэропорту Лиссабон.

Вибрация двигателя

22 ноября экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании Austrian Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки OE-LFI, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Pristina (Республика Косово/Сербия). Следуя на эшелоне полета 310 в 15 м.м. восточнее Zagreb (Хорватия), из-за увеличивающейся вибрации одного из двигателей

(Тау 620) экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 29 аэропорта Вена. Рейсы, включая обратный, были отменны. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Выкатывание за пределы ВПП

23 ноября экипаж самолета Swearingen SA227-DC Metro 23 авиакомпании Sunwest Aviation, 1990 года выпуска, регистрационные знаки C-GMWW, выполнял грузовой рейс из Saskatoon в Regina (Канада). На борту находились 2 члена экипажа. В 07.54 (13.54 UTC) при посадке на ВПП 13 в аэропорту Реджайна воздушное судно вышло за пределы искусственного покрытия и остановилось в снежном валу в 15 м за пределами ИВПП. Никто не пострадал. Самолет получил незначительные повреждения воздушных винтов. В результате происшествия аэродром был закрыт в течение 3 часов на время эвакуации воздушного судна. Вторая ВПП аэродрома не использовалась из-за обледенения. По предварительной информации Совета по безопасности на транспорте Канады, воздушное судно приземлилось в стороне от осевой линии ВПП, после чего экипаж потерял контроль над самолетом. ВПП была находилось в сухом и очищенном состоянии.

Сводка METAP по аэродрому Реджайна:

```
CYQR 23I500Z 00000KT 5SM RI3/3500FT/N BR FEW003 OVC300 M22/M26 A3045 RMK FGISFICI3 VIS
SE-W 3/4 SLP373
CYQR 23I444Z 00000KT 2 I/2SM RI3/3000FT/N BR OVC300 M22/ RMK FG2CI4 VIS SE-SW 3/8 FZFG
CYQR 23I434Z 00000KT 3/8SM RI3/2400FT/N FZFG OVC300 M23/ RMK FG4CII
CYQR 23I400Z 00000KT 3/8SM RI3/2000FT/N FZFG VV00I M23/M26 A3046 RMK FG8 SLP373
CYQR 23I300Z 00000KT 3/8SM RI3/I800FT/N FZFG VV00I M24/M27 A3047 RMK FG8 SLP376
CYQR 23I200Z 26005KT 3/8SM RI3/2800FT/N FZFG VV00I M24/M27 A3048 RMK FG8 SLP379
CYQR 23II5IZ 27006KT 3/8SM RI3/3000FT/N FZFG VV00I M23/ RMK FG8
CYQR 23II37Z 29007KT I/2SM RI3/2600VP6000FT/D FZFG OVC007 M23/ RMK FG2ST6
```

Выключение двигателя

23 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Air Inuit, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-FIAI, выполнял рейс из Quebec в Montreal (Канада). На борту находились 24 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 24 правую в аэропорту Монреаль на удалении 4 м.м. от ВПП произошел отказ левой силовой установки (PW123). Экипаж выключил двигатель и продолжил заход. После благополучной посадки на ВПП 24 правую воздушное судно зарулило на стоянку в сопровождении аварийной техники.

Отказ гидросистемы

23 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Philippine Airlines выполнял рейс из Manila (Филиппины) в Nagoya (Япония). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 06 аэропорта Манила экипаж доложил о проблемах с гидросистемой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Экипаж предупредил о невозможности управления разворотом

носовой опоры шасси и намерении остановить воздушное судно поле освобождения ВПП на прилегающей РД. Через 15 минут после взлета самолет благополучно приземлился на ВПП 06 с открытыми створками шасси и был остановлен после освобождения ВПП. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Нагою с задержкой 3 часа.

Столкновение с птицей

23 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Republic Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N119HQ, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Key West в Charlotte (США). На борту находились 72 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе первоначального набора высоты после взлета из Ки-Уэста произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов и занял зону ожидания, позднее приняв решение следовать на запасной аэродром Fort Myers (США), расположенный в 120 м.м. севернее Ки-Уэста. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Форт-Майерс через 1 час 15 минут после взлета. Для продолжения рейса из Шарлотты в Форт-Майерс был направлен резервный Airbus A319-100. Рейс прибыл в Шарлотту с задержкой около 4,5 часов. По сообщению представителя авиакомпании, после столкновения с птицей возникли нештатные параметры некоторых систем.

Выкатывание за пределы ВПП

24 ноября экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании Tunisair, 1999 года выпуска, регистрационные знаки TS-IOL, выполнял рейс из Tunis (Тунис) в Geneva (Швейцария). На борту находились 119 пассажиров. В 09.50 (08.50 UTC) при посадке на ВПП 23 в аэропорту Женева в условиях ограниченной видимости произошел контакт воздушного судна с огнями ВПП. Экипаж самостоятельно освободил полосу и зарулил на перрон. Бюро по расследованию авиационных происшествий Швейцарии (BFU) начало расследование инцидента, сообщив о двух сбитых в процессе пробега фонарях светосистемы на левой стороне ВПП. Самолет выполнил обратный рейс по расписанию.

Сводка METAP по аэродрому Женева:

```
LSGG 240950Z VRB01KT 1200 R05/0600U R23/0700V2000U BCFG BKN002 07/07 Q1020 BECMG 1500
BR
LSGG 240920Z VRB02KT 0250 R05/0375V0500N R23/0400V0550D FG VV001 06/06 Q1020 BECMG
1200 BCFG BKN003
LSGG 240850Z VRB03KT 0300 R05/0325N R23/0900VP2000D FG VV002 07/07 Q1020 NOSIG
LSGG 240820Z 24002KT 0700 R05/0900VP2000D R23/0800VP2000U FG VV002 06/06 Q1021 NOSIG
LSGG 240750Z VRB02KT 0800 R05/P2000D R23/P2000N FG VV002 05/05 Q1021 NOSIG
```

Столкновение с птицами

24 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N425UA, выполнял рейс из Fort Lauderdale в Cleveland (США). В процессе захода на посадку на ВПП 24 правую аэропорта Кливленд произошло столкновение правой части воздушного судна с птицей. Экипаж

продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждения правого двигателя (V2527), правого полукрыла и закрылков.

Выключение двигателя

24 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2011 года выпуска, регистрационные знаки D-AIDE, выполнял рейс из Berlin/Tegel в Frankfurt/Main (Германия). На борту находились 200 пассажиров. В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 08 правой берлинского аэропорта Тигель один из двигателей произвел несколько хлопков, сопровождаемых языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов, выключил силовую установку и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 08 левую через 15 минут после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл во Франкфурт-на-Майне с задержкой 2 часа без примерно 20 пассажиров, отказавшихся от полета. При послеполетном осмотре были обнаружены многочисленные следы от столкновений с птицами (идентифицированными как гуси) на двигателе, крыле и закрылках.



Повреждения входного устройства и лопаток вентилятора правого двигателя



Закрылки правого полукрыла



Перья, застрявшие в правом полукрыле

Неисправность двигателя

25 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Vueling, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EC-KKT, выполнял рейс из Granada в Barcelona (Испания). В процессе набора высоты после взлета из Гранады левый двигатель (CFM56) произвел от 2 до 3 хлопков, сопровождаемых толчками, искрами и языками пламени. Экипаж уменьшил режим работы силовой установки и после стабилизации параметров двигателя принял решение о продолжении полета до аэродрома назначения, продолжив набор эшелона 340. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в Барселоне. Спустя 29 часов после посадки самолет оставался на земле.

Отказ генератора

25 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BDG, выполнял рейс из Читы в Домодедово/Москва. Следуя по маршруту, экипаж доложил о проблемах с электроснабжением и неисправности генератора №2, приняв решение произвести вынужденную посадку. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в новосибирском аэропорту Толмачево. Аварийная ситуация экипажем не объявлялась.

Неисправность системы кондиционирования

25 ноября экипаж самолета Сухой SuperJet 100-95 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки RA-89005, выполнял рейс из Krakow (Польша) в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета на эшелоне полета 130 произошло срабатывание сигнализации [AIR L FAULT] отказа левой системы кондиционирования воздуха. После выполнения проверок согласно QRH, при пересечении в наборе эшелона полета 265 произошло повторное срабатывание отказа левой системы кондиционирования. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 250 и продолжил полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Отказ двигателя

25 ноября экипаж грузового самолета Boeing 757-200F авиакомпании «Якутия», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOX, выполнял рейс из Shijiazhuang (Китай) в Караганду (Казахстан). На борту находились 3 члена экипажа и 35 т груза. Через 3 часа 45 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340, на EICAS появилось сообщение [OIL FILTER]. Примерно через 20 минут произошло срабатывание сигнализации [R ENG LOW OIL PRESSURE] низкого давления масла в правой силовой установке. После уменьшения режима работы двигателя до малого газа произошел рост температуры масла и начался быстрый уход масла из маслосистемы правого двигателя. Двигатель был выключен экипажем в соответствии с FCOM. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 190 и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 1 час после первого срабатывания индикации воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту

Караганда, после чего самостоятельно зарулило на стоянку. При послеполетном осмотре было обнаружено незначительное замасливание капотов в нижней части двигателя и наличие стружки на главной магнитной пробке.

Неисправность гидросистемы

25 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1989 года выпуска, регистрационные знаки C-GTAT, выполнял рейс из Penticton в Vancouver (Канада). На борту находились 48 человек. В процессе набора высоты после взлета из Пентиктона возникла индикация нештатных параметров гидросистемы, сопровождаемая индикацией уменьшения уровня рабочей жидкости в гидросистеме №2. Экипаж прекратил набор на высоте 9000 футов и принял решение следовать на запасной аэродром Kelowna (Канада) с выпущенным шасси. В качестве предосторожности экипаж объявил аварийную ситуацию. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Келоуна.

Разрушение пневматиков

25 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VQ-BEV, выполнял рейс из Красноярска в Иркутск. На борту находились 47 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе пробега после посадки на ВПП 30 в аэропорту Иркутск экипаж заметил вибрацию и посторонний шум в районе передней опоры шасси, о чем сообщил диспетчеру. При освобождении ВПП на РД 6 экипаж выключил двигатели. При осмотре было обнаружено разрушение пневматиков передней опоры шасси, повреждение створки отсека шасси.

Выключение двигателя

25 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-175 авиакомпании Air Canada, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-FEKI, выполнял рейс из New York/La Guardia (США) в Toronto (Канада). На борту находились 76 человек. В процессе набора высоты после взлета из Нью-Йорка при пересечении высоты 15000 футов правый двигатель (CF34) произвел сильный хлопок и был автоматически выключен. После выполнения необходимых проверок экипаж объявил срочную ситуацию и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 22 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардиа. После короткой остановки для осмотра аварийными службами воздушное судно зарулило на стоянку.

Проблемы с закрылками

25 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-100 авиакомпании Georgian Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки 4L-GAL, выполнял рейс из Тбилиси (Грузия) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Домодедово на высоте 900 м экипаж доложил о проблемах с закрылками и запросил заход без снижения. Через 4 минуты, выполнив необходимые проверки, экипаж

сообщил о готовности к заходу. Спустя 8 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Техническая проблема

26 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2003 года выпуска, регистрационные знаки EI-DAI, выполнял рейс из Birmingham (Великобритания) в Malta (Мальта). В процессе набора высоты после взлета из Бирмингема экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 130 и занял зону ожидания для выработки топлива примерно на 30 минут, приняв решение следовать на запасной аэродром London/Stansted. Выработка топлива производилась с выпущенным шасси, которое затем было убрано. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 лондонского аэропорта Станстед. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Мальту с задержкой 2 часа 40 минут.

Травмирование пассажира

26 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании JAL Japan Airlines, 2004 года выпуска, регистрационные знаки JA610J, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Shanghai/Pudong (Китай). Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 110 м.м. юго-западнее Токио, произошло изменение его пространственного положения, в результате чего был травмирован пассажир. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 280 и продолжил полет до аэродрома назначения. Через 3 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шанхай. Совет по безопасности на транспорте Японии начал расследование, не сообщив деталей того, что стало причиной изменения положения самолета в пространстве.

Падение давления в гермокабине

26 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан», 1990 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BBN, выполнял рейс из Казани в Домодедово/Москва. На борту находились 67 пассажиров и 8 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 300 в 200 км западнее Казани, произошел неконтролируемый рост высоты в пассажирской кабине. Экипаж произвел снижение эшелона полета 100 (со средней вертикальной скоростью 3000 ф/мин) и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Казань.

Попадание птицы двигатель

26 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Jetblue, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N571JB, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в San Juan (Пуэрто-Рико). На борту находился 151 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 09 левой аэропорта Форт-Лодердейл при пересечении высоты 2000 футов экипаж доложил о столкновении с птицей на высоте около 1000 футов сразу после пересечения торца ВПП и принял решение возвратиться

на аэродром вылета. Какая-либо помощь или внеочередной заход экипажем не запрашивалась. Через 5 минут горизонтального полета на высоте 3000 футов после выполнения проверок экипаж в качестве предосторожности объявил аварийную ситуацию. При осмотре ВПП посторонних предметов обнаружено не было. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую через 25 минут после взлета. При послеполетном осмотре было обнаружено попадание птицы в правый двигатель (V2527). Резервный Airbus A320-200 прибыл в Сан-Хуан с задержкой 2,5 часа.

Падение давления в гермокабине

26 ноября экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки TC-JJK, выполнял рейс (отправление – 25 ноября) из Shanghai (Китай) в Istanbul (Турция). На борту находились 272 пассажира. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 над Каспийским морем, экипаж приступил к аварийному снижению из-за потери давления в гермокабине. Произошло автоматическое выпадение кислородных масок пассажиров. После занятия эшелона полета 100 экипаж взял курс на расположенный в 800 м.м. к западу от Каспийского моря аэропорт Ankara (Турция). Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось в Анкаре. TC-JJK выполнил перелет на базу в Стамбул спустя 3,5 часа после вынужденной посадки. Большая часть пассажиров была вывезена обратно в Стамбул резервным Airbus A321-200 с задержкой 5 часов. Остальные пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Неисправность двигателя, посадка в океане

27 ноября экипаж самолета Embraer EMB-120ER Brasilia авиакомпании Inter Iles Air, регистрационные знаки D6-HUA, выполнял чартерный рейс из Moroni в Anjouan (Коморские Острова). На борту находились 25 пассажиров и 4 члена экипажа. В 13.13 (10.13 UTC) после взлета из международного аэропорта имени Принца Саида Ибрагима, расположенного в 18 км севернее Морони, воздушное судно потеряло высоту и столкнулось с водной поверхностью в 200 м от береговой линии примерно в 5 км севернее аэропорта. Все находившиеся на борту были спасены местными рыбаками. Только два человека получили незначительные травмы. Сообщается, что после взлета звук двигателя был неустойчивым. По словам одного из пассажиров, примерно в 4 км от аэропорта произошел отказ двигателя. Экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета, однако ему пришлось производить посадку на воду. Самолет прошел проверку технического состояния 18 ноября. Авиакомпания поблагодарила местных рыбаков за быстрое спасание людей и отнесла к их заслуге удачный исход без погибших. Командир воздушного судна имеет общий налет более 5000 часов (как и второй пилот), из них более 2000 часов – в должности командира Embraer 120. По неизвестным пока причинам экипаж запросил возврат в Морони, однако в процессе разворота потерял высоту и был вынужден приземлиться в океане. Самолет прошел полное техобслуживание на заводе в Европе. Последняя проверка технического состояния была выполнена полномочным органом гражданской авиации Франции за неделю до происшествия. По словам одного из пассажиров, на удалении 4 км от аэропорт отказал один из двигателей.

Сводка METAP по аэродрому Морони:

```
FMCH 27I200Z 25005KT 220V280 9999 FEW020TCU SCT030 30/24 QIOI3 NOSIG
FMCH 27II00Z 20009KT 9999 SCT020TCU BKN025 30/24 QIOI3 NOSIG
FMCH 27I000Z 22006KT I70V270 9999 SCT023TCU BKN025 30/24 QIOI4 NOSIG
FMCH 270900Z 30005KT 270V330 9999 FEW023TCU SCT025 30/24 QIOI4 NOSIG
FMCH 270800Z 25005KT 220V280 9999 SCT025 30/23 QIOI5 NOSIG
```



Карта: Google maps



Район происшествия и хвостовая часть самолета – вид с берега (фото из видео: Reuters)

Потеря радиосвязи

27 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2011 года выпуска, регистрационные знаки LN-DYV, выполнял рейс из Copenhagen (Дания) в Stockholm (Швеция). В процессе захода на посадку на ВПП 01 правую стокгольмского аэропорта Арланда экипаж с высоты 500 футов (превышение аэропорта – 137 футов) принял решение уйти на второй круг. После занятия высоты 4000 футов экипаж выполнил повторный заход и спустя 18 минут произвел благополучную посадку на ВПП 01 правую. По сообщению пассажира, экипаж сделал объявление об отсутствии радиосвязи с «Вышкой». Через 40 минут после посадки самолет вылетел в обратный рейс.

Прерванный взлет

27 ноября экипаж самолета BAe 125-800 авиакомпании «Сириус Аэро», 1987 года выпуска, регистрационные знаки RA-02806, выполнял чартерный рейс из Томска во Внуково/Москва. На борту находились 2 члена экипажа и 2 авиатехника. В процессе разбега в аэропорту Томск экипаж прекратил взлет из-за невыхода двигателей на взлетный режим. Воздушное судно благополучно завершило пробег и возвратилось на стоянку.

Неуборка шасси

27 ноября экипаж самолета Bombardier BD-700 Global Express оператора Corporate Jet Management, 2008 года выпуска, регистрационные знаки G-IDRO, выполнял рейс из Внуково/Москва в Rome/Ciampino (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Внуково на эшелоне полета 050 экипаж сообщил о неуборке левой основной опоры шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Неисправность аварийного генератора

27 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ЮТэйр», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BGL, выполнял рейс из Внуково/Москва в Brno (Чехия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 280, экипаж доложил о проблемах с дополнительным генератором и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Внуково.

Неустойчивые показания скорости

28 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Delta Airlines выполнял рейс из Santo Domingo (Доминиканская Республика) в New York/JFK (США). На борту находились 126 человек. В процессе снижения до заданной высоты 9000 футов для захода на посадку на ВПП 31 правую нью-йоркского аэропорта имени Кеннеди экипаж сообщил о неустойчивых показаниях воздушной скорости, а затем и о проблемах с автоматическим управлением двигателями, на что органом ОВД пилотам была предложена ВПП 31 левая для визуального захода. После занятия высоты 4000

футов экипаж запросил немедленное снижение, сообщив об отсутствии приборов для полета в облаках, и получил разрешение на снижение до высоты 2000 футов. После выхода из облаков экипаж подтвердил отказ приборов, но не запросил помощи, находясь в визуальных метеоусловиях. Через 13 минут после первого доклада о неустойчивых показаниях скорости экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 31 левую аэропорта имени Кеннеди.

Выход за пределы ВПП

28 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFF, выполнял рейс из Чебоксар в Домодедово/Москва. В 22.28 (18.28 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 14 левой в аэропорту Домодедово воздушное судно вышло за пределы искусственного покрытия в районе РД В6.

Сводка METAP по аэродрому Домодедово:

```
UUDD 28I930Z 09004MPS 030VI40 I500 SN BKN005 OVC020 M02/M02 QIOI2 64590593 TEMPO I000
UUDD 28I900Z 09005MPS 050VII0 I400 RI4R/PI500N SN BKN007 OVC020 M02/M02 QIOI2 64590593
TEMPO 0500 +SN
UUDD 28I830Z I0004MPS 050VI20 I300 RI4R/PI500D RI4L/PI500D SN BKN004 OVC020
M02/M02 QIOI2 64590593 I4590593 TEMPO 0500 +SN RMK QBBI20
UUDD 28I800Z II004MPS 070VI30 I000 RI4R/PI500N RI4L/PI500N SN BKN005 OVC020
M02/M02 QIOI2 64590593 I4590593 TEMPO 0500 +SN
UUDD 28I730Z II005MPS 0900 RI4R/PI500D RI4L/PI500D +SN VV005 M02/M02 QIOI2 64590593
I4590593 TEMPO 0500 +SN RMK QBBI50
UUDD 28I700Z I2005MPS I000 RI4R/PI500 RI4L/PI500N SN BKN005 OVC020 M02/M02 QIOI2
64590593 I4590593 TEMPO 0800 +SN RMK QBBI50
```

Падение давления в гермокабине

28 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Якутия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BOY, выполнял рейс из Иркутска в Якутск. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350, экипаж доложил о проблемах с наддувом и произвел снижение до эшелона полета 180, после чего давление в гермокабине стабилизировалось. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в аэропорту Якутск.

Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества

28 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Croatia Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки 9A-CQF, выполнял рейс из Zagreb (Хорватия) в Podgorica (Черногория). На борту находились 39 пассажиров. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Адриатическим морем в районе Dubrovnik (Хорватия), произошло его поражение разрядом молнии. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в аэропорту Дубровник, где благополучно приземлился. При послеполетном осмотре были обнаружены повреждения, требующие ремонта (сообщается о возникшем отверстии в конструкции самолета). Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры, сообщившие о вспышке молнии в районе

крыла и двигателей, а также сотрясении самолета при разряде, были доставлены в Подгорицу автобусами. Отстраненное от полета воздушное судно спустя 48 часов после посадки находилось на земле.

Выход за пределы ВПП

28 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VQ-BNY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Усинск. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Усинск. По окончании пробега и завершения разворота на 180° в 23.30 (19.30 UTC) воздушное судно вышло передней и правой основной опорами шасси на 1 м за пределы искусственного покрытия на восточную спланированную часть летнего поля. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений.

Сводка METAP по аэродрому Усинск:

UUYS 290200Z 00000MPS CAVOK M34/M36 QI03I NOSIG RMK QFE765/I020
UUYS 28I930Z VRBOIMPS CAVOK M34/M36 QI030 TEMPO 2000 BR BKN005 RMK QFE764/I0I8 I4390040
UUYS 28I900Z 00000MPS CAVOK M34/M36 QI029 TEMPO 2000 BR BKN005 RMK QFE764/I0I8 I4390040
UUYS 28I830Z 00000MPS CAVOK M34/M36 QI029 TEMPO 2000 BR BKN005 RMK QFE764/I0I8 32390040

Выход за пределы ВПП

28 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 1996 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Усинск. На борту находились 29 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе выполнения разворота после посадки в аэропорту Усинск воздушное судно вышло за пределы ИВПП. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений. Коэффициент сцепления – 0,3.

Возможная потеря работоспособности членом экипажа

28 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DYM, выполнял рейс из Milan/Bergamo (Италия) в Billund (Дания). В процессе набора высоты после взлета из Бергамо на удалении около 45 м.м. северо-восточнее аэродрома экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 270, а затем снизился до эшелона 250, выполнив разворот на юг в направлении Бергамо. Через несколько минут воздушное судно снова развернулось на север, продолжив набор заданного эшелона полета 380. Через 1 час 30 минут самолет благополучно приземлился в аэропорту назначения Биллунд. Национальное агентство по безопасности полетов Италии начало расследование, классифицировав событие как серьезный инцидент, предположив «потерю работоспособности летным экипажем», которая восстановилась спустя несколько минут.

Растрескивание лобового стекла

29 ноября самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Ямал», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BNM, выполнял рейс из Тюмени в Салехард. На борту находились 101 пассажир и 6 членов экипажа. После набора заданного эшелона полета произошло растрескивание правого верхнего силового стекла кабины в виде сплошной сетки трещин. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в тюменском аэропорту Рощино.

Потеря работоспособности членом экипажа

29 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Monarch Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки G-OZBK, выполнял рейс из Lanzarote (Испания) в East Midlands (Великобритания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 70 м.м. севернее Bilbao (Испания) и в 125 м.м. западнее Bordeaux (Франция), второй пилот объявил аварийную ситуацию, сообщив о потере работоспособности командиром воздушного судна. Развернувшись на восток, самолет взял курс на Бордо. После посадки на ВПП 23 воздушное судно было остановлено на ВПП, где на борт поднялись медицинские работники. Капитан был госпитализирован. Пассажиры были размещены в отелях. Расчетное время задержки прибытия в Ист-Мидлэндс составило около 17 часов.

Отказ системы воздушных данных

29 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2009 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BEA, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Волгоград. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 200 экипаж перешел в горизонтальный полет из-за срабатывания сигнализации отказа системы воздушных сигналов. После консультации с инженерной службой компании экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Шереметьево, где была объявлена тревога. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Волгоград с задержкой 5 часов 15 минут.

Выкатывание за пределы ВПП

29 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Copa Airlines, 2003 года выпуска, регистрационные знаки HP-1522CMP, выполнял рейс из Panama City (Панама) в Quito (Эквадор). На борту находились 153 пассажира и 6 членов экипажа. В 19.00 (00.00 UTC 30 ноября) в процессе пробега после посадки на ВПП 35 аэропорта Кито в условиях сильного ливневого дождя воздушное судно вышло за пределы ВПП и остановилось носовой опорой шасси на концевой полосе безопасности в 3 м от края искусственного покрытия. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило видимых повреждений. Пассажиры были высажены на ВПП по мобильным трапам. По сообщению Управления гражданской авиации Эквадора, в результате происшествия ВПП оставалась закрытой около 1 часа.

Дым в кабине

29 ноября экипаж самолета Bombardier Challenger 300 оператора Palmali Group, 2006 года выпуска, регистрационные знаки TC-SCR, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Istanbul (Турция). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово на высоте 600 м экипаж доложил о задымлении в кабине и после выполнения проверок принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Неуборка шасси

30 ноября экипаж самолета Let L-410 авиакомпании «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», регистрационные знаки RA-67553, выполнял рейс из Архангельска/Васьково в Мезень. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил об отсутствии индикации убранного положения шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Васьково.

Неисправность демпфера рыскания

30 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Hawaiian Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N581HA, выполнял рейс из Sapporo (Япония) в Honolulu (США). На борту находились 184 человека. Через 1 час 30 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту над Тихим океаном на эшелоне полета 320, экипаж принял решение развернуться и произвести посадку в аэропорту Tokyo/Haneda (Япония) из-за нештатной работы демпфера рыскания. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую токийского аэропорта Ханэда через 3 часа 10 минут после взлета из Саппоро. Рейс был продолжен через 3 часа после возврата и прибыл в Гонолулу с задержкой 6 часов.

Столкновение с землей (уточненная информация)

30 ноября экипаж самолета Ил-76Т авиакомпании Aero Services, 1978 года выпуска, регистрационные знаки EK-76300, выполнял грузовой рейс из Pointe Noire в Brazzaville (Конго). На борту находились 6 членов экипажа (их них пятеро - граждане Армении). Около 17.30 (16.30 UTC) в процессе захода на посадку на ВПП 05 левую столичного аэропорта Майя-Майя в условиях грозовой деятельности воздушное судно задело две крупные ветви дерева, находящегося примерно в 1080 от торца ВПП 05 левой, 6 более низких деревьев и жилые постройки в 1015 м от торца, оставив первые обломки примерно в 985 м от ВПП. Основная часть конструкции упала в 870 м с разбросом обломков до удаления 750 м от торца. Все члены экипажа и 26 человек (по данным Красного Креста, до 30 человек), находившиеся на земле, погибли. 14 человек с травмами были доставлены в госпиталь. Самолет с бортовым номером EK-76300 эксплуатировался владеющей им компанией Air Highnesses (Армения) и был передан в лизинг в августе 2011 года. Воздушное судно вошло в парк Air Highnesses в 2008 году и оставалось в окраске предыдущего владельца - HeavyLift Congo. Браззавильский аэропорт Майя-Майя имеет две параллельные ВПП: 05 левую/23

правую и 05 правую/23 левую. Размеры обеих ВПП – 3300х45 м. В настоящее время в аэропорту проходит масштабная реконструкция, включающая установку нового оборудования ИЛС, в связи с чем ВПП 05 правая/23 левая закрыта для полетов и используется только для руления. ВПП 05 левая оборудована для захода по ИЛС, ВПП 23 правая обеспечивает заход по ВОР.

Сводка METAP по аэродрому Браззавиль:

```
FCBB 302000Z 02004KT 7000 -TSRA BKN0I6 SCT026CB 23/22 QI0I2 TEMPO 3000 TSRA
FCBB 30I900Z 2I005KT I60V270 7000 -TSRA SCT0I6 FEW026CB 23/22 QI0II NOSIG
FCBB 30I800Z 26005KT 2I0V320 7000 -TSRA SCT0I6 FEW026CB 23/22 QI0II NOSIG
FCBB 30I700Z I2007KT 050VI70 4000 TSRA FEW0I0 BKN0I6 FEW026CB 24/22 QI009 NOSIG
FCBB 30I600Z 2I0I3KT 6000 TS FEW0I0 BKN020 FEW030CB 30/23 QI006 BECMG 060I5G25KT
4000 TSRA
FCBB 30I500Z 26006KT 2I0V3I0 9999 FEW020 FEW030CB 33/22 QI006 NOSIG
FCBB 30I400Z 28006KT 230V330 9999 SCT020 FEW030CB 32/22 QI006 NOSIG
```

Действующие НОТАМ:

```
AI748/I2 - RWY 05R/23L CLOSED TO TKOF AND LDG TRAFFIC. USED ONLY AS TWY. 04 NOV 08:II
20I2 UNTIL 0I FEB 23:59 20I3 ESTIMATED. CREATED: 04 NOV 08:I4 20I2
AI67I/I2 - IMPLEMENTATION OF NEW LOCALIZER WITH FOLLOWING CHARACTERISTICS
 -FREQ. III.7MHZ
 -IDENTIFICATION ''IBV''
 -COORDINATES 04DEGI4'I6,42''S/0I5DEGI5'59,49''E
 -DISTANCE FROM THR 23R:300M
 -ANTENNE ALTITUDE:325M(I067FT)
ASECNA AIP: INSERT 5AD2-I-03, 5AD2-I-07 AND 5GEN2-5-0I. I9 OCT II:I3 20I2 UNTIL PERM.
CREATED: I9 OCT II:I4 20I2
AI670/I2 - IMPLEMENTATION OF NEW GLIDE WITH FOLLOWING CHARACTERISTICS
 -FREQ: 333,5MHZ
 -COORDINATES: 04DEGI5'2I,73''S/0I5DEGI4'35,66''E
 -DISTANCE FROM THR 05L: 300M
 -DISTANCE FROM RWY CENTRELINE:I20M
 -ANTENNE ALTITUDE:328M(I076FT)
 -SLOPE: 3DEG
ASECNA AIP: INSERT 5AD2-I-07 AND 5GEN2-5-0I. I9 OCT II:05 20I2 UNTIL PERM. CREATED: I9
OCT II:06 20I2
```





Вид с воздуха на место катастрофы (фото: Andrew Herbert)



Отделившаяся хвостовая часть (фото: AFP/Guy Gervais)



Овраг (фото: AFP/Guy Gervais)



Разрушенные постройки (фото: AFP/Guy Gervais)



Фото: AFP/Guy Gervais)



Вид от хвостовой части в направлении ВПП. Огни подхода и дорога на заднем плане. Фото: AP/Louis Okamba)



Фото: Stringer/Reuters





Выход за пределы ВПП

30 ноября экипаж самолета Avion de Transport Regional ATR-72-200 авиакомпании «ЮТэйр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BLC, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ульяновск. На борту находились 60 пассажиров и 5 членов экипажа. В конце пробега после посадки на ВПП 02 ульяновского аэропорта Баратаевка воздушное судно начало уклоняться от оси ВПП вправо и вышло за ее пределы. После пробега 180 м по грунту – при этом был сбит один фонарь светосистемы ВПП – экипажу удалось вывести самолет обратно на ВПП. Никто не пострадал. Воздушное судно не получило повреждений и самостоятельно зарулило на стоянку, откуда экипаж сообщил о случившемся. При осмотре воздушного судна были обнаружены повреждения задних створок передней опоры шасси. Метеоусловия: ветер 140° 1 м/с, видимость 3000 м, облачность 240 м, температура 0°С, коэффициент сцепления 0,35, переохлажденный дождь.

Отказ двигателя

30 ноября экипаж самолета Як-42Д МЧС России, 1994 года выпуска, регистрационные знаки RA-42441, выполнял рейс из Новосибирска. На борту находились 27 пассажиров и 11 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из новосибирского аэропорта Толмачево произошел отказ правой силовой установки. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Толмачево.

Вид события	*Количество*
Нарушение безопасного интервала, срабатывание TCAS	2
Несанкционированное занятие ВПП людьми	1
Несанкционированное занятие ВПП воздушным судном	3
Потеря радиосвязи	1
Потеря работоспособности членом экипажа	5
Травмирование бортпроводника при болтанке	1
Травмирование члена экипажа лучом лазера	1
Травмирование бортпроводника (другое)	1
Травмирование пассажира при болтанке	1
Травмирование пассажира (неустановленная причина)	1
Вынужденная посадка из-за болезни пассажира	1
Столкновение с птицами	9
Попадание птиц в двигатель	1
Поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества	2
Прерванный взлет	17
Выкатывание за пределы ВПП	13
Выход за пределы ВПП	5
Отсутствие сцепления на ВПП	1
Подлом опоры шасси	4
Разворот опоры шасси	1
Неисправность шасси	1
Индикация невыпущенного положения шасси	5
Отказ управления разворотом шасси	2
Разрушение пневматика	2
Отделение колеса	2
Неуборка шасси	7
Отказ гидросистемы	2
Неисправность гидросистемы	3
Утечка из гидросистемы	3
Проблемы с гидросистемой	1
Пожар двигателя	1

Сигнализация помпажа	1
Выключение двигателя	22
Неисправность двигателя	5
Вибрация двигателя	2
Отказ двигателя	3
Утечка топлива	1
Растрескивание лобового стекла/аварийное снижение	3
Падение давления в гермокабине	7
Растрескивание лобового стекла	3
Нарушение герметичности лобового стекла	1
Утечка из системы кондиционирования воздуха	1
Неисправность системы кондиционирования воздуха	5
Запах дыма	1
Посторонний запах	2
Дым в кабине	1
Дым в салоне	1
Испарения в кабине	1
Отказ бортсети переменного тока	1
Отказ противообледенительной системы	1
	3
Отказ системы воздушных данных	1
Неустойчивые показания скорости	2
Отказ FMS	1
Отказ навигационной системы	3
Неисправность автопилота	1
Отказ управления предкрылками	1
Неуборка закрылков	3
Невыпуск закрылков	5
Проблемы с закрылками	1
Несимметричный выпуск закрылков	1
Неисправность демпфера рыскания	1
Отказ воздушного тормоза	1
Неуборка механизации	1
Самопроизвольное флюгирование воздушного винта	1
Отказ реверса	1
Отказ генератора	2
Неисправность аварийного генератора	1
Индикация незакрытого положения двери	1

	1
Технические проблемы	1
Отделение деталей двигателя	1
Разрушение спойлера	1
Вынужденная посадка на воду	1
Столкновение с землей	1