КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Ноябрь 2014 г.

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

Растрескивание лобового стекла

1 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Nouvelair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки TS-INR, выполнял рейс из Enfidha (Тунис) в Munich (Германия). Когда воздушное судно следовало в воздушном пространстве Италии в 150 м.м. южнее Мюнхена на эшелоне полета 350, в результате неисправности обогрева лобового стекла кабины произошло его растрескивание. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения и через 45 минут произвел благополучную посадку на ВПП 08 правую аэропорта Мюнхен. В обратный рейс самолет вылетел на следующий день через 28 часов после посадки.

Прерванный взлет

1 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 Delta Airlines выполнял рейс из Orlando в Detroit (США). В процессе разбега с ВПП 35 левой в аэропорту Орландо экипаж прекратил взлет, сообщив о предполагаемом разрушении пневматика. В процессе освобождения ВПП экипаж сообщил об имевшем место попадании птицы в двигатель и зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, произошло попадание птицы в левый двигатель. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Детройт с задержкой 6 часов 45 минут.

Прерванный взлет

1 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «ЮТэйр», 1997 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BSY, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Phuket (Таиланд). В процессе разбега с ВПП 32 правой в аэропорту Домодедово экипаж прекратил взлет из-за отказа пилотажных приборов на обеих панелях. Экипаж принял решение зарулить на стоянку.

Самопроизвольный выпуск спойлера

2 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2000 года выпуска, регистрационные знаки VP-BTS, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новокузнецк. В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Домодедово произошел самопроизвольный выпуск спойлера. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Отказ управления передней опорой шасси

2 ноября экипаж самолета RRJ-95B авиакомпании «Аэрофлот», 2014 года выпуска, регистрационные знаки RA-89027, выполнял рейс из Волгограда в Шереметьево/Москва. На борту находились 55 пассажиров. В процессе пробега после посадки в аэропорту Шереметьево на скорости менее 70 узлов появилась индикация отказа управления передней опорой шасси. Экипаж освободил ВПП методом раздельного торможения. Самолет был отбуксирован на стоянку тягачом и отстранен от эксплуатации.

Прерванный взлет

2 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Lufthansa, 2000 года выпуска, регистрационные знаки D-AIQU, выполнял рейс из Внуково/Москва в Frankfurt/Main (Германия). В процессе разбега с ВПП 06 в аэропорту Внуково экипаж прекратил взлет по технической причине.

Проблема с шасси

2 ноября экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Emirates, 2006 года выпуска, регистрационные знаки A6-EDJ, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Dubai (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета из Франкфурта-на-Майне экипаж прекратил набор на эшелоне полета 150. На траверзе аэропорта Munich (Германия) в 10 км восточнее аэродрома экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час после разворота и через 1 час 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорт Франкфурт-на-Майне. Рейс был отменен. По имеющейся информации, взлет был произведен штатно. Впоследствии было выпущено шасси. Экипаж сообщил пассажирам о повторном выпуске шасси для охлаждения тормозов и намерении через несколько минут убрать шасси повторно. Когда воздушное судно следовало в районе Мюнхена, командир воздушного судна сообщил о невозможности убрать шасси и необходимости возврата на аэродром вылета.



A6-EDJ в районе Мюнхена: все опоры шасси убраны, кроме фюзеляжных, створки закрыты (фото: Alexander Nieder)

Столкновение с птицей

2 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании United, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N486UA, выполнял рейс из Chicago в New York/La Guardia (США). В процессе захода на посадку на ВПП 31 нью-йоркского аэропорта Ла Гуардия произошло попадание птицы в носовую часть воздушного судна. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил незначительное повреждение обтекателя бортового радиолокатора.

Столкновение с птицей

2 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DYA, выполнял рейс из London/Stansted (Великобритания) в Brno (Чехия). Экипаж произвел посадку на ВПП 28 аэропорта Брно без доклада о каких-либо происшествиях в процессе захода, посадки и руления. Самолет был отстранен от эксплуатации, по имеющейся информации, из-за столкновения с птицей при посадке. Для выполнения обратного рейса в Брно был направлен резервный Boeing 737-800. Пассажиры прибыли в Лондон с задержкой 5 часов.

Прерванный взлет

3 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-300 авиакомпании Lease Fly, 1988 года выпуска, регистрационные знаки CS-DTO, по соглашению с Chalair выполнял рейс из Lyon в Limoges (Франция). На борту находились 25 человек. В процессе разбега с ВПП 18 правой в аэропорту Лион возникли ненормальный крен воздушного судна и вибрация. Экипаж принял решение прекратить взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось с полностью спущенным колесом основной опоры шасси. Пассажиры высадились на ВПП и были доставлены автобусом к аэровокзалу. После замены колеса самолет отбуксировали с ВПП. Рейс был отменен.

Падение давления в гермокабине

3 ноября экипаж самолета Boeing 737-900 авиакомпании Malindo Air, 2013 года выпуска, регистрационные знаки 9M-LNJ, выполнял рейс из Delhi (Индия) в Kuala Lumpur (Малайзия). На борту находились 121 пассажир и 8 членов экипажа. Следуя над Бенгальским заливом на эшелоне полета 390, экипаж обнаружил медленный рост высоты в гермокабине и произвел ускоренное снижение до эшелона полета 100, приняв решение следовать на запасной аэродром Bangkok (Таиланд). Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бангкок. В авиакомпании подтвердили медленную разгерметизацию. В соответствии с предписанными процедурами экипаж активировал кислородные маски пассажиров.

Испарения

3 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Openskies, 1990 года выпуска, регистрационные знаки F-HAVI, по соглашению с British Airways выполнял рейс из Newark (США) в Paris/Orly (Франция). Следуя по маршруту в 150 м.м. северо-восточнее St. John's (Канада) на эшелоне полета 350, экипаж принял решение развернуться со снижением до эшелона полета 320 и следовать на запасной аэродром Boston (США) по причине испарений на борту. Через 2 часа 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бостон. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Выход за пределы ВПП

3 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Thai Airways, 1995 года выпуска, регистрационные знаки HS-TEG, выполнял рейс из аэропорта Khon Kaen в Bangkok (Таиланд). На борту находились 246 пассажиров и 13 членов экипажа. Около 20.00 (13.00 UTC) в процессе разворота на ВПП на 180° для занятия исполнительного старта ВПП 21 левая основная опора шасси вышла за пределы искусственного покрытия и увязла в мягком грунте. Пассажиры высадились на ВПП и были доставлены к аэровокзалу. Аэропорт был закрыт до 4 ноября на время эвакуации воздушного судна.



Карта: Google Earth



Передняя опора после выхода с ИВПП (фото: Richard Barrow)



На следующее утро (фото: APA/EPA/STR Thailand)



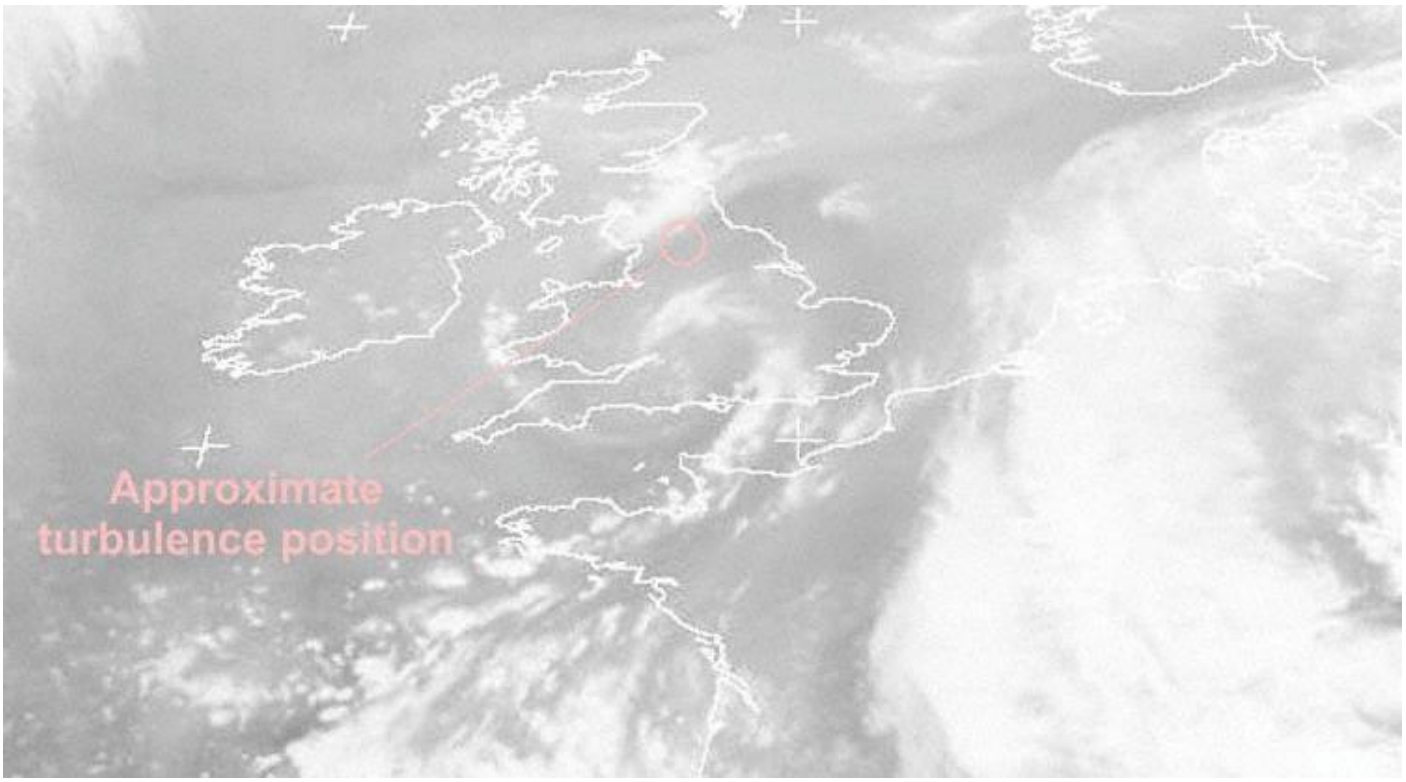
Фото: Richard Barrow

Засор туалетов

3 ноября экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании Virgin Australia, 2010 года выпуска, регистрационные знаки VH-VPH, выполнял рейс из Los Angeles (США) в Sydney (Австралия). Следуя над Тихим океаном на эшелоне полета 300 в 1300 м.м. юго-западнее Лос-Анджелеса и в 1000 м.м. восточнее Hilo (США), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине засорения 2 туалетов, приведшему к утечке. Для защиты от неприятного запаха пассажиры использовали тканевые маски. У некоторых возникла рвота. Через 6 часов после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лос-Анджелес.

Травмирование 3 бортпроводников при болтанке

4 ноября экипаж самолета Airbus A380-800 авиакомпании Air France, 2010 года выпуска, регистрационные знаки F-HPJD, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в New York/JFK (США). На борту находились 484 пассажира и 21 член экипажа. В 14.18 UTC, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 360 в 10 м.м. южнее Leeds (Великобритания), экипаж принял решение развернуться и возвратиться на аэродром вылета из-за получения легких травм (сотрясение мозга и ушибы) 3 бортпроводниками в зоне сильной турбулентности. Через 1 час 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в парижском аэропорту имени Шарля де Голля. Бортпроводникам была оказана медицинская помощь сразу после посадки.



Инфракрасный снимок со спутника Seviri за 15.00 UTC (графика: AVH/ Meteosat)

Травмирование бортпроводника при болтанке

4 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Westjet, 2009 года выпуска, регистрационные знаки C-GWSP, выполнял рейс из Calgary в Vancouver (Канада). На борту находились 70 человек. После начала снижения с эшелона полета 400 воздушное судно вошло в зону турбулентности. При возникшей болтанке был травмирован бортпроводник. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения и через 30 минут произвел благополучную посадку в Ванкувере. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, травмированный бортпроводник не смог продолжить исполнять свои обязанности.

Растрескивание лобового стекла

4 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Malta, 2004 года выпуска, регистрационные знаки 9H-AEK, выполнял рейс из Malta (Мальта) в London/Gatwick (Великобритания). Следуя над Тирренским морем на эшелоне полета 360 в 130 м.м. северо-западнее Palermo (Италия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за растрескивания лобового стекла кабины. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мальта. Резервный Airbus A320-200 прибыл в лондонский аэропорта Гатвик с задержкой 3 часа.

Разрушение покрытия ИВПП

4 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Aeropostal выполнял рейс из Caracas в Cumana (Венесуэла). После посадки на ВПП 08 в аэропорту Кумана воздушное судно замедлилось до скорости руления. В процессе руления к правому краю ВПП для разворота в обратном направлении произошло разрушение искусственного покрытия и проваливание правой основной опоры шасси в образовавшееся отверстие. Пассажиры высадились на ВПП через хвостовой трап и были доставлены к аэровокзалу.



Фото: Madame Stael

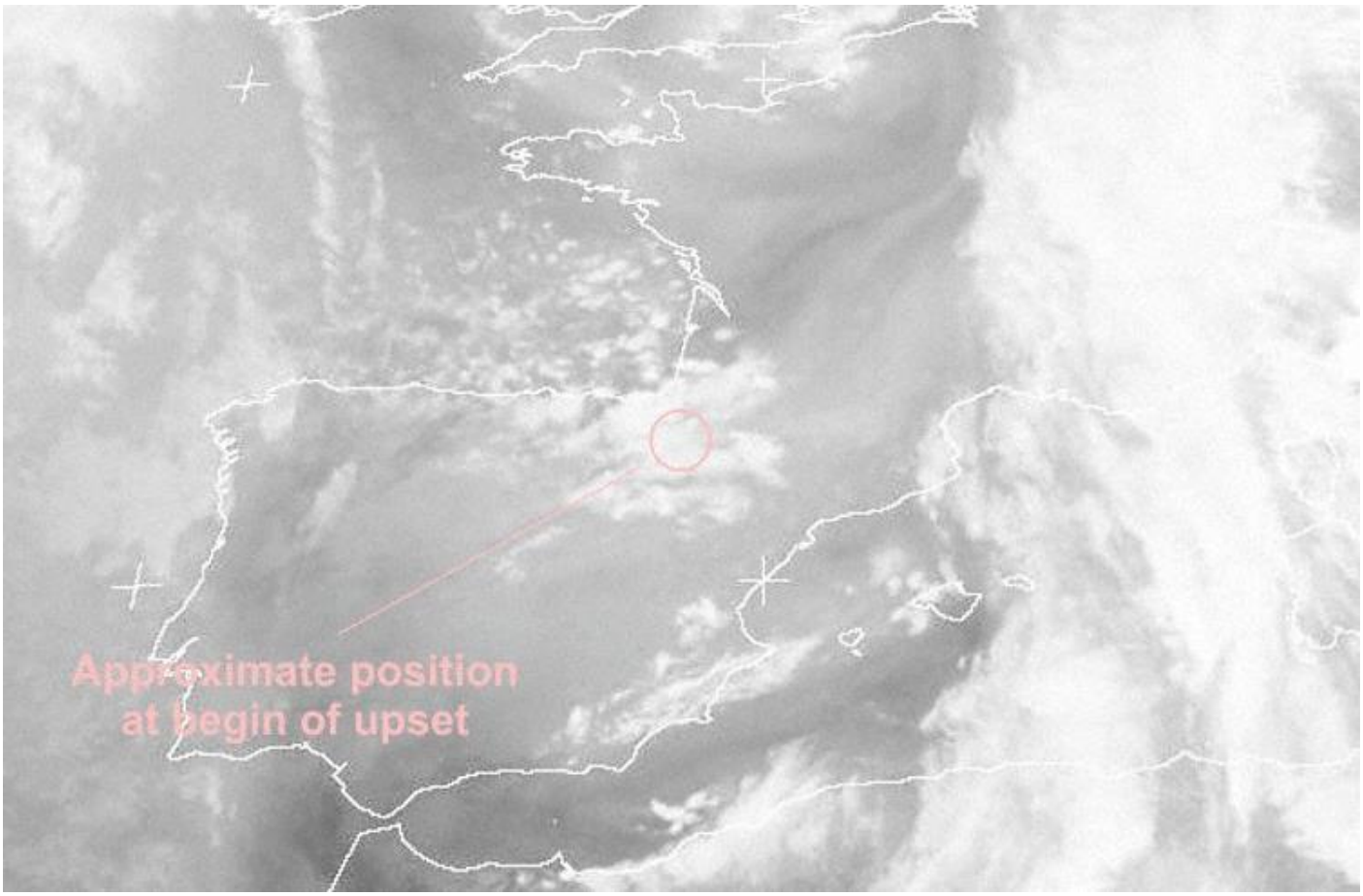


Правая опора шасси (фото: Alba Cecilia Mujica)



Графика: Google Earth

5 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2012 года выпуска, регистрационные знаки D-AIDP, выполнял рейс из Bilbao (Испания) в Munich (Германия). На борту находились 109 человек. В 07.03 UTC, через 15 минут после взлета из Бильбао при пересечении эшелона полета 310 автопилот перевел самолет из набора высоты в снижение с вертикальной скоростью, достигшей 4000 ф/мин. Экипаж прекратил снижение на эшелоне полета 270 и продолжил полет на этой высоте, впоследствии заняв эшелон полета 280. Через 1 час 50 минут после события воздушное судно благополучно приземлилось в Мюнхене. По сообщению Бюро расследования авиационных происшествий Франции (BEA), инцидент был классифицирован как серьезный. Расследование проводит Федеральное бюро Германии по расследованию авиационных происшествий (BFU). Самолет оставался на земле в течение 75 часов и возобновил полеты 8 ноября.



Инфракрасный снимок со спутника SEVIRI за 06.00 UTC 5 ноября (графика: Meteosat)

Дым в кабине

5 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N664UA, выполнял рейс (отправление – 4 ноября) из Houston (США) в Buenos Aires/Ezeiza (Аргентина). На борту находились 262 человека. Следуя по маршруту в районе Lima (Перу), экипаж сообщил о дыме в кабине и принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Лима. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Через 3,5 дня после посадки самолет оставался в Лиме.

Поражение разрядом атмосферного электричества

5 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-212A авиакомпании Mistral Air, 2004 года выпуска, регистрационные знаки I-ADLW, по соглашению с Alitalia выполнял рейс из Ancona в Rome/ Fiumicino (Италия). На борту находился 51 человек. В процессе снижения для захода на посадку в римском аэропорту Фьюмичино произошло попадание разряда атмосферного электричества в правое полукрыло, приведшее к отказу силовой установки (PW127). Экипаж выключил двигатель и зафлюгировал воздушный винт, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Риме.

Сводка METAP по аэродрому Рим/Фьюмичино:

```
LIRF 052020Z 27008KT 9999 SCTOI5 SCTO3O I9/I7 QIOO7 NOSIG=
LIRF 05I95OZ 2IOI4KT 9999 FEWO2OCB SCTO3O 2O/I8 QIOO6 RETS NOSIG=
LIRF 05I92OZ 2OOI7KT 9999 TS SCTOI5CB SCTO2O BKNO3O 2I/I9 QIOO6 NOSIG=
LIRF 05I85OZ I8OI5G25KT I4OV22O 9999 -TSRA SCTOIOCB SCTO2O BKNO3O 2I/I9 QIOO5 NOSIG=
```

Столкновение с птицей

5 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air Berlin, 2008 года выпуска, регистрационные знаки D-ABGN, выполнял рейс из Berlin/Tegel в Saarbrucken (Германия). В процессе захода на посадку на ВПП 27 аэропорта Саарбрюккен произошло попадание птицы в один из двигателей (CFM56). Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Обратный рейс был отменен. По информации, полученной 8 ноября, после посадки D-ABGN все заходившие на посадку воздушные суда были направлены на второй круг. При осмотре ВПП было обнаружено значительное количество фрагментов птицы. ВПП была закрыта для очистки на 25 минут. Попавшая в двигатель птица прошла через его второй контур, причинив только незначительные повреждения.

Выключение двигателя

5 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании American Airlines, 1995 года выпуска, регистрационные знаки N391AA, выполнял рейс из Belo Horizonte (Бразилия) в Miami (США). На борту находились 167 пассажиров и 12 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 аэропорта Белу-Оризонте один из двигателей (CF6) произвел громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени. Экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 аэропорта Белу-Оризонте. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на ближайший рейс на следующий день.

Растрескивание лобового стекла

5 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Северсталь», 2001 года выпуска, регистрационные знаки RA-67234, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Ухту. В процессе набора высоты через 17 минут после взлета из

аэропорта Пулково произошло растрескивание лобового стекла кабины. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром на эшелоне полета 150. Через 1 час воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Череповец.

Невыпуск шасси

5 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPE, выполнял рейс из Архангельска в Нарьян-Мар. В процессе захода на посадку в аэропорту Нарьян-Мар не произошел выпуск шасси от основной гидросистемы. После аварийного выпуска шасси воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Нарьян-Мар.

Проблема с шасси

5 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPE, выполнял рейс из Архангельска в Нарьян-Мар. На борту находились 15 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку экипаж доложил о проблемах с шасси. Выпуск шасси был произведен от аварийной системы. Через 6 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту назначения.

Помпаж двигателя

6 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании «Аэрофлот», 2012 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPK, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Beijing (Китай). На борту находились 249 пассажиров и 12 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 левой аэропорта Шереметьево между эшелонами 050 и 060 произошел помпаж двигателя № 2. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 060, установил двигателю (Trent 772) режим малого газа и выполнил процедуры QRH в зоне ожидания, приняв решение о возврате на аэродром вылета. В процессе захода на посадку на высоте 2000 футов по команде противопожарной системы двигатель был выключен. Через 1 час после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 правую аэропорта Шереметьево, где была объявлена тревога. Резервный Airbus A330-300 прибыл в Пекин с задержкой 4 часа.

Столкновение с птицей

6 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Fedex Federal Express, 1991 года выпуска, регистрационные знаки N644FE, выполнял рейс из Memphis в Salt Lake City (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 16 левую аэропорта Солт-Лейк-Сити произошло столкновение воздушного судна с 2 гусями. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 16 левую, после чего зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило повреждения носового обтекателя и левого стекла кабины пилотов.

6 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Spicejet, 2004 года выпуска, регистрационные знаки VT-SGK, выполнял рейс из Surat в Delhi (Индия). На борту находились 140 пассажиров и 6 членов экипажа. В 19.06 (13.36 UTC) в темное время суток в процессе разбега в аэропорту Сурат на ВПП 04 вышли 3 буйвола. Воздушное судно столкнулось левым двигателем (CFM56) с одним из животных. После столкновения экипаж прекратил взлет на скорости около 80 узлов. Самолет благополучно завершил пробег и остановился примерно на середине ВПП на траверзе пассажирского терминала. Пассажиры высадились на ВПП по трапам и были доставлены к аэровокзалу. Никто не пострадал. Животное погибло. Самолет получил значительные повреждения левого двигателя и левой части фюзеляжа (разрывы обшивки), а также приемника статического давления. В Сурат был направлен резервный Boeing 737-800. Самолет прибыл в Дели с задержкой 4,5 часа. В авиакомпании сообщили, что буйвол проник на ВПП через отверстие в ограждении аэропорта. Животное было незаметно на темном фоне. После происшествия авиакомпания прекратила полеты в/из аэропорта Сурат. Полномочный орган гражданской авиации Индии распорядился провести расследование и проверку всех аэропортов страны с целью исключения возможности повторения события. Администрация аэропортов Индии получила указание в течение месяца направить инспекции во все аэропорты для проверки безопасности аэродромов и в течение 3 месяцев устранить недостатки.



Повреждения фюзеляжа и приемника статического давления



Повреждения левого двигателя



Проблема с тормозами

6 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Adria Airways, 2008 года выпуска, регистрационные знаки S5-AAN, выполнял рейс из Ljubljana (Словения) в Munich (Германия). При посадке в аэропорту Мюнхен произошел отказ автомата антиюза, в результате чего было повреждено внутреннее колесо с покрышкой правой основной опоры шасси. Самолет был отстранен от выполнения обратного рейса, который был отменен. Воздушное судно возвратилось в Любляну после почти 24-часовой стоянки в Мюнхене.

Дым в кабине

6 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании United, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N791UA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Washington (США). На борту находились 125 пассажиров и 14 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 70 м.м. юго-восточнее

Dublin (Ирландия), экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести посадку в аэропорту Дублин, запросив ВПП 16 из-за ветра 170° 16 узлов. Для потери высоты самолет выполнил 2 орбиты. Все операции на обеих ВПП аэропорта Дублин были прекращены: вылеты были задержаны, прибывающие воздушные суда – направлены в зоны ожидания. Экипаж производил слив топлива до захвата курсового маяка ИЛС. Через 25 минут после начала снижения с эшелона полета 360 экипаж прекратил заход на ВПП 16, запросив ВПП 10. Экипаж сообщил об отсутствии видимого огня при наличии дыма в кабине и ожидаемой штатной посадке. Через 10 минут после ухода на второй круг воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 аэропорта Дублин. Самолет освободил ВПП и остановился на прилегающей РД для проверки аварийными службами. Сразу после этого были возобновлены посадки на ВПП 16. После осмотра экипаж запросил аварийные службы сопроводить самолет до стоянки по причине дыма неизвестного происхождения в кабине и салоне.

Подлом основной опоры шасси, выход за пределы ВПП, отрыв лопастей воздушного винта

6 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400Q авиакомпании Jazz, 2012 года выпуска, регистрационные знаки C-GGBF, выполнял рейс из Calgary в Grande Prairie (Канада). На борту находились 71 пассажир и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Калгари экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов из-за технической проблемы и принял решение следовать на высоте 13000 футов на запасной аэродром Edmonton (Канада) из-за бокового ветра в Калгари. В 20.38 (03.38 UTC) при посадке на ВПП 02 в аэропорту Эдмонтон произошел подлом правой основной опоры шасси. Воздушное судно отклонилось от оси ВПП вправо и вышло за пределы искусственного покрытия на грунт, где остановилось с опорой на переднюю, левую основные опоры шасси и законцовку правого полукрыла. При контакте воздушного винта правого двигателя с землей произошел отрыв всех лопастей. По меньшей мере, одна из лопастей попала в фюзеляж. Воздушное судно получило значительные повреждения. Совет по безопасности на транспорте Канады (TSB) направил группу расследователей на место происшествия. По сообщению NAV Canada, после взлета из Калгари экипаж доложил о разрушении пневматика. ВПП 02 в Эдмонтоне была закрыта ориентировочно до 07.00 UTC 8 ноября. По сообщениям пассажиров, правая основная опора шасси выпустилась штатно. На стойке отчетливо наблюдалась спущенная покрышка. Лопасти воздушного винта не попали в пассажирский салон, однако, из-за удара в борт самолета вся декоративная внутренняя обшивка оторвалась и упала на пассажиров. На следующий день самолет был поднят на домкратах. Правая основная опора шасси выпустилась штатно. Воздушное судно было отбуксировано в технический ангар.

Выпущенный после происшествия НОТАМ:

```
II/007 (I4I070) - CYEG RWY 02/20 CLSD. 07 NOV 07:40 20I4 UNTIL 08 NOV 07:00 20I4.
CREATED: 07 NOV 07:4I 20I4
```

Сводка METAP по аэродрому Калгари:

```
CYYC 070500Z 35008KT I5SM FEWI00 08/03 A2969 RMK AC2 SLP074 DENSITY ALT 3800FT
CYYC 070400Z 270I3G2IKT I5SM FEWI00 SCT250 I2/M00 A2963 RMK ACICI2 SLP054 DENSITY
ALT 4400FT
```

CYYC 070300Z 260IIGI8KT I5SM FEWI50 SCT270 I2/00 A2960 RMK ACICI2 SLP047 DENSITY ALT 4400FT
CYYC 070200Z 290I8G28KT I5SM FEW300 I2/02 A2960 RMK CI2 SLP04I DENSITY ALT 4400FT
CYYC 070I00Z 29023G33KT I5SM FEW046 FEWI00 SCT300 I3/02 A2958 RMK CUIACICII SLP036 DENSITY ALT 4600FT

Сводка METAP по аэродрому Эдмонтон:

CYEG 070400Z 33008KT I5SM -SHRA SCT045 OVC077 05/03 A2964 RMK SC4AC4 PRESRR SLP06I
CYEG 070334Z 32007KT I5SM -SHRA FEWOIO FEW030 BKN048 OVC075 05/03 A2962 RMK SFISCISC5AC2 SF TR SLP054
CYEG 0703I3Z 29004KT 270V340 I5SM FEWOIO BKN058 OVCIIO 05/03 A296I RMK SFISC5AS3 SF TR SLP049
CYEG 070300Z 3I006KT I5SM -SHRA FEWOIO FEW050 BKN060 OVCIIO 05/03 A2960 RMK SFISC2SC5ASI SF TR PCPN VRY LGT PRESRR SLP048
CYEG 070200Z 33004KT I5SM -SHRA FEWOII BKN062 OVC090 05/04 A2955 RMK SCISC5AC2 SLP032
CYEG 070I00Z 30002KT I5SM -SHRA BKN060 OVCI00 06/03 A2954 RMK SC6AC2 SLP027



Карта: Google maps



Самолет во время прибытия расследователей TSB. Застрявшая в пассажирском иллюминаторе лопасть воздушного винта (фото: TSB)



Фото: Josiah Rizko





Невыпуск шасси

6 ноября экипаж самолета Embraer EMB-120 авиакомпании «Руслайн», 1991 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BCB, выполнял рейс из Уфы в Екатеринбург. На борту находились 11 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в аэропорту Екатеринбург не произошел выпуск всех опор шасси от основной системы. Повторная попытка к выпуску шасси не привела. Индикация показала отказ основной системы. Выпуск шасси был произведен от дублирующей электросистемы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Кольцово.

Отказ гидросистемы

7 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Brussels Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки OO-SFU, выполнял рейс из Brussels (Бельгия) в Bujumbura (Бурунди). На борту находились 150 пассажиров. После занятия крейсерского эшелона полета 350 в 20 м.м. восточнее Stuttgart (Германия), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за отказа гидросистемы. Воздушное судно с нормальной вертикальной скоростью снизилось до эшелона полета 100 и после выработки топлива в течение 4 часов благополучно приземлилось в аэропорту Брюссель спустя 5 часов после взлета. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Самолет оставался на земле в течение 18 часов, после чего возобновил полеты.

Сигнализация пожара в грузовом отсеке

7 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11 авиакомпании Fedex Federal Express, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N587FE, выполнял рейс из Ontario в Memphis (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 370 в 130 м.м. южнее Las Vegas (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку из-за срабатывания сигнализации пожара в грузовой кабине. Экипаж активировал систему пожаротушения. В процессе захода на посадку на ВПП 25 левую аэропорта Лас-Вегас экипаж запросил привести в готовность аварийные службы и сообщил о намерении остановиться на ВПП. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 левую. Прибывшие аварийные службы поднялись на борт самолета и через 45 минут разрешили буксировку на перрон.

Проблема с наддувом

7 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2009 года выпуска, регистрационные знаки EI-EBG, выполнял рейс из London/Stansted (Великобритания) в Palermo (Италия). На борту находились 188 человек. Следуя в воздушном пространстве Франции на эшелоне полета 370 в 15 м.м. южнее Geneva (Швейцария) под управлением Женевского центра ОВД, экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 180 из-за проблем с давлением в гермокабине. Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Milan/Bergamo (Италия), где через 30 минут после начала снижения с эшелона полета 370 произвел

благополучную посадку. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Палермо с задержкой 3 часа 45 минут.

Повреждение передней опоры шасси

7 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N652BR, по соглашению с United выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Milwaukee (США). После посадки на ВПП 19 правую аэропорта Милуоки экипаж сообщил о куске бетона, предположительно, с боковой части ВПП, и зарулил на перрон. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило повреждение передней опоры шасси.

Подлом основной опоры шасси

7 ноября экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Ariana Afghan Airlines, 1993 года выпуска, регистрационные знаки YA-PIE, выполнял рейс из Herat в Kabul (Афганистан). В 15.00 (10.30 UTC) при посадке на ВПП 29 аэропорта Кабул произошел подлом правой основной опоры шасси. Воздушное судно остановилось в пределах ВПП с опорой на носовую часть, левую основную опору шасси и обтекатель правого двигателя.

Сводка METAP по аэродрому Кабул:

```
OAKB 07II50Z I90IIKT 9999 FEW045 II/M05 QIOI9 NOSIG RMK BLU BLU
OAKB 07I050Z I90IIKT 9999 FEW055 I2/M06 QIOI8 NOSIG RMK BLU BLU
OAKB 070950Z I70I2KT I30V2I0 9999 FEW045 I2/M05 QIOI9 NOSIG RMK BLU BLU
OAKB 070850Z 200I2KT 9999 FEW045 I2/M05 QIOI9 NOSIG RMK BLU BLU
```



Фото: Fahim Sekandary



Правая опора шасси (фото: Kawoon Khamoosh)



Фото: Jon Hollingsworth

8 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Flybe, 2004 года выпуска, регистрационные знаки G-JEDW, выполнял рейс из Guernsey в Birmingham (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 аэропорта Гернси произошло попадание птицы в воздушный винт левого двигателя. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения с набором эшелона 170. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 в аэропорту Бирмингем с выключенным левым двигателем.



Зафлюгированный воздушный винт при заходе на посадку (фото:Martyn Lowe)



Обтекатель воздушного винта после посадки в Бирмингеме (фото: Douglas A Shea)

Прерванный взлет

8 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании United, 1992 года выпуска, регистрационные знаки N648UA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Washington (США). В процессе разбега с ВПП 24 в аэропорту Амстердам экипаж на высокой скорости (путевой – более 125 узлов) прекратил взлет из-за открытия форточки кабины. Воздушное судно благополучно завершило пробег и остановилось в конце ВПП со спущенным пневматиком. Экипаж вызвал аварийные службы. После осмотра самолет освободил ВПП на ближайшую РД, где остановился. Рейс был отменен.

Растрескивание лобового стекла

8 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-900 авиакомпании Expressjet, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N153PQ, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Atlanta в Tulsa (США). На борту находились 20 пассажиров и 4 члена экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 340 в 50 м.м. северо-западнее Birmingham (США), произошло растрескивание правого лобового стекла. Экипаж принял решение произвести посадку в ближайшем аэропорту. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бирмингем. Резервный Canadair CRJ-900 прибыл в Талсу с задержкой 4 часа.

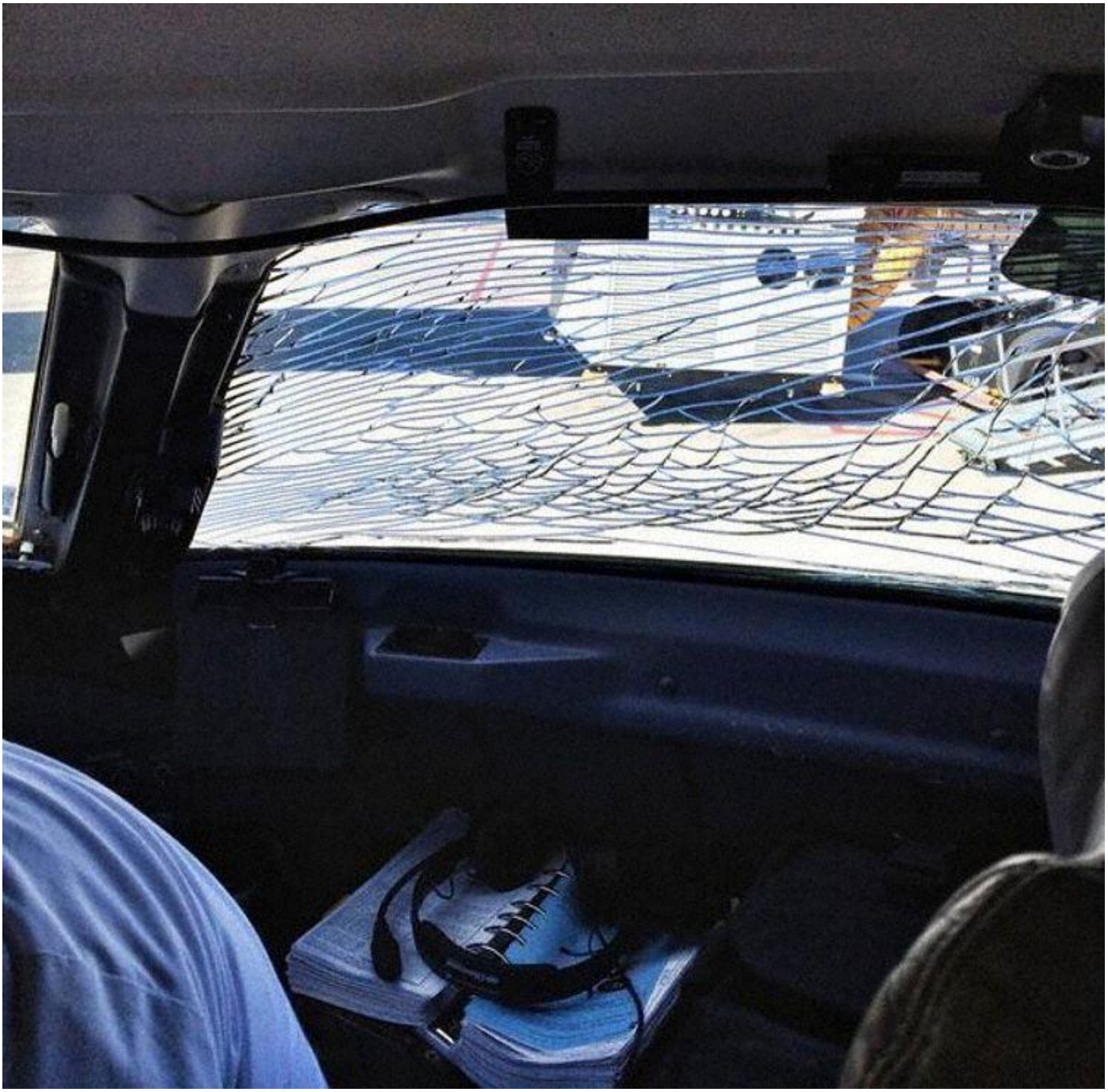


Фото: Jeremiah Johnson

Отказ 2 навигационных систем

9 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот», 2006 года выпуска, регистрационные знаки VP-BQW, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Шереметьево/Москва. Следуя по маршруту незадолго до расчетного времени начала снижения экипаж сообщил об отказе 2 навигационных систем и запросил векторение, приняв решение следовать до аэропорта назначения.

Выключение двигателя

9 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1996 года выпуска, регистрационные знаки N545US, выполнял рейс из Osaka/Kansai (Япония) в Guam (Гуам). На борту находился 171 человек. Следуя над Тихим океаном на эшелоне полета 360, экипаж был вынужден выключить левый двигатель (PW2037), после чего принял решение следовать на запасной аэродром Iwo Jima (Япония),

расположенный в 650 м.м. юго-восточнее Осаки и в 720 м.м. северо-западнее Гуама. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту на острове Иводзима. Для продолжения рейса на Иводзиму был направлен резервный Boeing 757-200. Рейс прибыл в Гуам с задержкой 9 часов 40 минут.

Выключение двигателя

9 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании Cathay Pacific, 1993 года выпуска, регистрационные знаки B-HKU, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Tokyo/Haneda (Япония). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 правой аэропорта Гонконг из-за отказа силовой установки (PW4056) экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100. Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую аэропорта Гонконг. Резервный Boeing 747-400 прибыл в Токио с задержкой 3 часа 15 минут.

Дважды прерванный взлет

10 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 2002 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFY, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в New York/JFK (США). В процессе разбега с ВПП 24 в аэропорту Амстердам экипаж на низкой скорости (путевой – около 45 узлов) прекратил взлет и, не запрашивая помощи, запросил повторное занятие предварительного старта. По сообщениям пассажиров, командир воздушного судна сделал объявление о ложном срабатывании индикации. Через 10 минут в процессе повторного взлета экипаж был вынужден снова прекратить взлет на малой скорости. Самолет освободил ВПП. Командир экипажа сообщил о неисправности одного из 4 генераторов. Самолет оставался на РД в ожидании разрешения заруливания на стоянку. Примерно через 10 минут командир воздушного судна объявил, что инженерно-техническая служба разрешила перелет через Атлантику с 3 работающими генераторами без энергообеспечения салона бизнес-класса. Через 35 минут после первого прерванного взлета самолет благополучно вылетел и прибыл в Нью-Йорк с задержкой 1 минута.

Столкновение с птицей

10 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании China Southern, 2005 года выпуска, регистрационные знаки B-6059, выполнял рейс из Zhuhai в Beijing (Китай). После благополучного взлета с ВПП 05 аэропорта Чжухай и занятия крейсерского эшелона полета 370 левый двигатель (Trent 772) произвел громкий хлопок, сопровождаемый языками пламени с последующим появлением запаха гари в салоне. Экипаж принял решение развернуться и следовать на запасной аэродром Ghuangzhou (Китай), расположенный в 60 м.м. от Чжухая. Через 45 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гуанчжоу. Резервный Airbus A330-200 прибыл в Пекин с задержкой 4,5 часа. По сообщению авиакомпании, причиной помпажа двигателя стало столкновение с птицей при взлете.

Отказ гидросистемы

11 ноября экипаж грузового самолета 747-400F авиакомпании United Parcel Service, 2008 года выпуска, регистрационные знаки N576UP, выполнял рейс из Cologne/Bonn (Германия) в Mumbai (Индия). Следуя по маршруту в зоне ответственности Самарского центра ЕС ОрВД, экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение возвратиться на аэродром вылета Кёльн.

Столкновение с птицей

12 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании TAM Linhas Aereas выполнял рейс из Recife в Aracaju (Бразилия). В процессе захода на посадку в аэропорту Аракажу произошло попадание птицы в один из двигателей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на аэродроме назначения. Воздушное судно было отстранено от продолжения рейса, который был отменен.

Проблема с двигателем

12 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Alitalia, 2008 года выпуска, регистрационные знаки EI-DSU, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Rome/Fiumicino (Италия). В процессе набора высоты после взлета из аэропорта Шереметьево на эшелоне полета 120 экипаж доложил о технической проблеме с правым двигателем и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Шереметьево.

Отказ гидросистемы

12 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Austrian Airlines, 2010 года выпуска, регистрационные знаки OE-LGN, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Lyon (Франция). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Лион произошел отказ гидросистемы. Экипаж занял зону ожидания для выполнения проверок, после чего принял решение о выполнении посадки без выпуска закрылков. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось в аэропорту Лион. Обратный рейс был отменен. Через 2 дня после инцидента самолет оставался на земле.

Попадание птиц в оба двигателя

12 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Norwegian Air Shuttle, 2012 года выпуска, регистрационные знаки LN-NGE, выполнял рейс из Copenhagen в Aalborg (Дания). В процессе захода на посадку на ВПП 08 левую аэропорта Ольборг воздушное судно столкнулось со стаей птиц, в результате чего произошло попадание птиц в оба двигателя (CFM56). Тяга обоих двигателей осталась штатной. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 08 левую. Обратный рейс был отменен. Самолет возобновил полеты через 10 часов после посадки.

Столкновение с птицей

12 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-212A авиакомпании Avianca выполнял рейс из El Salvador (Сальвадор) в Tegucigalpa (Гондурас). В процессе набора высоты после взлета из Сальвадора произошло попадание птицы в правый двигатель. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылет. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сальвадор.

Запах гари

13 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Lufthansa, 2009 года выпуска, регистрационные знаки D-AISV, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Munich (Германия). На борту находились 82 пассажира и 7 членов экипажа. Следуя по маршруту в районе Frankfurt/Main (Германия) на эшелоне полета 390, экипаж принял решение произвести посадку в Stuttgart (Германия), находившемся в 90 м.м. к югу, по причине запаха гари на борту и задымления в кабине и пассажирском салоне. Командир воздушного судна использовал кислородную маску. Через 19 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 аэропорта Штутгарт. Помощь аварийных служб не потребовалась. Инженерно-техническим составом было обнаружено имевшее место возгорание в отсеке электроники (управление тормозами), которое прекратилось без постороннего вмешательства. Пассажиры были доставлены в Мюнхен автобусами.

Прерванный взлет

13 ноября экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «Саратовские авиалинии», 1985 года выпуска, регистрационные знаки RA-42326, выполнял рейс из Саратова в Домодедово/Москва. В процессе разбега с ВПП 30 в аэропорту Саратов экипаж прекратил взлет по причине вибрации двигателя № 2.

Столкновение с птицей

13 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «ВИМ-Авиа», 2005 года выпуска, регистрационные знаки ВИМ-Авиа, выполнял рейс из Краснодара в Домодедово/Москва. На борту находились 102 пассажира и 7 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в аэропорту Домодедово было обнаружено повреждение секции № 4 предкрылка правого полукрыла в результате столкновения с птицей.

Проблема с наддувом

13 ноября экипаж самолета de Havilland Dash 8-400 авиакомпании Horizon Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки N451QX, выполнял рейс из Boise в Seattle (США). На борту находились 76 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Бойсе при пересечении эшелона полета 235 экипаж начал снижение до высоты 10 000 футов из-за проблем с давлением в гермокабине. Через 13 минут воздушное судно заняло высоту 10 000 футов (средняя

вертикальная скорость составила 1000 ф/мин). Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Pasco (США). Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Паско. Резервный de Havilland Dash 8-400 прибыл в Сиэтл с задержкой 3 часа.

Испарения в кабине

13 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Westjet, 2012 года выпуска, регистрационные знаки C-GAWS, выполнял рейс (отправление – 12 ноября) из Honolulu (США) в Vancouver (Канада). На борту находились 155 человек. Следуя над Тихим океаном в 550 м.м. северо-восточнее Гонолулу на эшелоне полета 350, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за испарений в кабине пилотов. Через 1 час 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гонолулу. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в ходе неоднократных проверок инженерно-техническим составом на земле и в процессе руления установить причину испарений не удалось. Через 16 часов после возврата самолет выполнил перелет в Ванкувер, где также были выполнены тесты. Обнаружить какие-либо отклонения не удалось. Самолет был возвращен в эксплуатацию.

Задымление печи

13 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Air Transat, 2006 года выпуска, регистрационные знаки C-GTQG, выполнял рейс из Montreal (Канада) в Puerto Plata (Доминиканская Республика). На борту находились 195 человек. Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 330 в 300 м.м. севернее Пуэрто-Плата, возникло задымление печи в передней бортовой кухне. Дым поступал со стороны задней и боковых стенок печи. Произошло срабатывание предохранителя печи и отключение электропитания кухни. Задымление прекратилось без применения огнетушителей. Экипаж продолжил полет и произвел благополучную посадку в Пуэрто-Плата. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был установлен источник задымления, ограничившийся только печью. После отключения её от электропитания самолет вылетел в обратный рейс. Печь была направлена производителю для дальнейшего анализа.

Столкновение с птицами

13 ноября экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Southwest Airlines, 1994 года выпуска, регистрационные знаки N382SW, выполнял рейс из Pittsburgh в Baltimore (США). В процессе захода на посадку на ВПП 28 аэропорта Балтимор на участке между третьим и четвертым разворотами правого круга полетов при пересечении высоты 2500 футов воздушное судно столкнулось со стаей птиц, перелетавших на восток. По оценке экипажа, птицы имели размер меньше, чем гуси. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 28. По сообщению Федерального управления авиации США, воздушное судно получило незначительные повреждения при столкновении с птицами в процессе захода на посадку в аэропорту Балтимор.

Приземление до ВПП

14 ноября экипаж грузового самолета Hawker Siddeley HS-748 авиакомпании Global Airlift (с 2014 года, ранее – в авиакомпании 748 Air Services), 1981 года выпуска, регистрационные знаки 5Y-BVQ, выполнял чартерный рейс из Juba в Panyagor (Южный Судан). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку экипаж доложил о проблемах с шасси. Впоследствии воздушное судно приземлилось до ВПП и разрушилось. Оба пилота погибли. Механик, находившийся в хвостовой части самолета, с травмами был доставлен в госпиталь.



Аэродром Panyagor в 2012 году (фото: Олег Сокол)

Проблема с наддувом

14 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании S7 («Сибирь»), 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BHG, выполнял рейс из Волгограда в Домодедово/Москва. В полете экипаж доложил о проблеме с наддувом гермокабины и принял решение следовать в аэропорт назначения на эшелоне полета 090.

Помпаж двигателя

14 ноября экипаж самолета Ан-148-100B авиакомпании «Россия», 2010 года выпуска, регистрационные знаки RA-61705, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Краснодар. На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа.

Когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 350, произошло срабатывание сигнализации помпажа двигателя № 2. После выполнения предписанных действий экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 1 час 52 минуты воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Столкновение с птицей

14 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Alaska Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N577AS, выполнял рейс из Oakland в Seattle (США). На борту находились 154 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 30 аэропорта Окленда экипаж доложил о столкновении воздушного судна с птицей большого размера и отказе значительного числа приборов. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и объявил аварийную ситуацию, сообщив об отсутствии необходимости дополнительного обслуживания. Через 20 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 в аэропорту вылета Окленд. Резервный Boeing 737-900 прибыл в Сиэтл с задержкой 5 часов 20 минут.

Выключение двигателя

14 ноября экипаж самолета Boeing 777-300 авиакомпании JAL Japan Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки JA8942, выполнял рейс из Tokyo/Haneda в Okinawa (Япония). На борту находились 465 пассажиров и 12 членов экипажа. После занятия эшелона полета 300 экипаж принял решение выключить двигатель (PW4090) из-за вибрации и возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в токийском аэропорту Ханэда. Резервный Boeing 777-200 доставил на Окинаву 354 пассажира с задержкой 4,5 часа. Остальные пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы.

Выключение двигателя

14 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании PAL Philippine Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки RP-C9901, выполнял рейс из Nagoya (Япония) в Manila (Филиппины). На борту находились 154 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Манила при пересечении высоты 8000 футов экипаж был вынужден выключить правый двигатель (V2533). Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 15 минут произвел благополучную посадку на ВПП 06 аэропорта Манила.

Растрескивание стекла пассажирского окна

15 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании KLM, 2003 года выпуска, регистрационные знаки PH-BQD, выполнял рейс из Rio de Janeiro (Бразилия) в Amsterdam (Нидерланды). На борту находились более 300 пассажиров. Следуя по маршруту в 100 м.м. восточнее Salvador (Бразилия) на эшелоне полета 330, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за растрескивания стекла пассажирского иллюминатора и произвел снижение до эшелона

полета 120. Через 2 часа 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рио-де-Жанейро. Пассажиры были размещены в отелях.

Выключение двигателя

15 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines, 1998 года выпуска, регистрационные знаки 9M-MRE, выполнял рейс из Shanghai/Pudong (Китай) в Kuala Lumpur (Малайзия). В процессе набора высоты после взлета из Шанхая один из двигателей (Trent 892) произвел 3 громких хлопка. Экипаж выключил силовую установку и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в шанхайском аэропорту Пудун. Рейс был отменен. Пассажиры были перерегистрированы на другой рейс следующего дня и прибыли в Куала-Лумпур с задержкой 24 часа. На момент публикации 9M-MRE оставался на земле.

Несанкционированное занятие ВПП

15 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Royal Air Maroc, 2002 года выпуска, регистрационные знаки CN-RNT, выполнял рейс из Casablanca (Марокко) в Montreal (Канада). Воздушное судно приземлилось на ВПП 24 правую аэропорта Монреаль и освободило полосу. В процессе руления к аэровокзалу по РД B2 экипаж получил и подтвердил указание остановиться и ждать на РД B2 перед пересечением с ВПП 28. Экипаж самолета de Havilland Dash 8-300 авиакомпании Jazz, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FJVV, выполнял рейс из Montreal в Ottawa (Канада). Самолет производил разбег с ВПП 28, когда Boeing 767 пересек линию предварительного старта. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в момент несанкционированного движения в направлении рабочей ВПП самолет Dash 8 находился в районе РД B2 на удалении около 1450 м от начала ВПП. Экипаж Dash 8 продолжил полет и благополучно прибыл в Оттаву.

Растрескивание лобового стекла

16 ноября экипаж самолета Avro RJ-85 авиакомпании Cityjet, 2000 года выпуска, регистрационные знаки EI-RJX, по соглашению с Air France выполнял рейс из Dublin (Ирландия) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 86 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 310 в 55 м.м. юго-западнее Birmingham (Велико-британия), экипаж принял решение произвести внеплановую посадку из-за растрескивания лобового стекла кабины. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Бирмингем. Оставшаяся часть рейса была отменена. Пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Через 19 часов после посадки самолет выполнил перелет в Париж.

Грубая посадка

16 ноября экипаж самолета Boeing 737-600 авиакомпании Air Algerie, 2002 года выпуска, регистрационные знаки 7T-VJU, выполнял рейс из Barcelona (Испания) в Oran (Алжир). Около 12.10 (11.10 UTC) при посадке в аэропорту

Оран произошло грубое приземление, что привело к отрыву нескольких индивидуальных пассажирских панелей и падению их на пассажиров. Воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило к аэровокзалу. Самолет был отстранен от полетов, а через 12 часов после посадки вылетел техническим рейсом в Алжир для детальной проверки после грубого приземления. Воздушное судно возобновило полеты 18 ноября, через 48 часов после грубой посадки. *Видео: Adib Ted Lapidus via Chouf Chouf.*

Столкновение со стаей птиц

16 ноября экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N967DL, выполнял рейс из Raleigh/Durham в Atlanta (США). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 23 правой аэропорта Роли произошло столкновение воздушного судна со стаей гусей, несколько из которых попали в двигатель (JT8D). Экипаж прекратил набор на высоте 3000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 9 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 правую аэропорта Роли/Дарем. Когда самолет находился в воздухе, все вылеты и прилеты в аэропорту были приостановлены, а затем перенаправлены на ВПП 23 левую из-за занятости ВПП 23 правой аварийным самолетом. Резервный MD-88 прибыл в Атланту с задержкой 5 часов.

Прерванный взлет

17 ноября экипаж самолета Як-42Д авиакомпании «КрасАвиа», 1988 года выпуска, регистрационные знаки RA-42359, выполнял рейс из Барнаула в Екатеринбург. На борту находились 5 служебных пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе разбега в аэропорту Барнаул экипаж прекратил взлет по причине срабатывания сигнализации помпажа силовой установки № 2. Экипаж выключил двигатель и зарулил на стоянку.

Отказ гидросистемы

17 ноября экипаж самолета Boeing 757-300 авиакомпании United, 2002 года выпуска, регистрационные знаки N77867, выполнял рейс из Washington/Dulles в San Francisco (США). На борту находились 158 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 30 вашингтонского аэропорта имени Даллеса экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов и запросил зону ожидания, сообщив об отказе левой гидросистемы. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 правую в аэропорту вылета Вашингтон. Самолет был остановлен на ВПП. Аварийные службы проверили состояние перегретых тормозов и сообщили о разрушении пневматика колеса правой основной опоры шасси. Рейс был отменен из-за отсутствия резервного экипажа.

Прерванный взлет

18 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании Air India, 2008 года выпуска, регистрационные знаки VT-PPJ, выполнял рейс из Goa в Mumbai (Индия). На борту находились 164 пассажира. В процессе разбега в аэропорту Гоа экипаж прекратил взлет по причине столкновения с птицей. Воздушное судно завершило пробег в пределах ВПП, однако произошло разрушение пневматика колеса. Рейс был перенесен на следующий день. Расчетное время задержки прибытия в Мумбай составляло 27 часов.

Сигнализация промежуточного положения шасси

18 ноября экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании «ЮТэйр», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BIE, выполнял рейс из Талакана в Сургут. На борту находились 158 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Талакана в течение 11 минут 30 секунда горела красная световая сигнализация промежуточного положения правой основной опоры шасси. Выпуск шасси перед посадкой был произведен штатно. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сургут.

Растрескивание лобового стекла

18 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании SW Business Aviation (Азербайджан), 2008 года выпуска, регистрационные знаки 4K-AZ808, выполнял рейс из Баку (Азербайджан). Следуя в зоне ответственности Ростовского центра ЕС ОрВД на эшелоне полета 220, экипаж доложил о растрескивании левой части лобового стекла кабины пилотов. Экипаж произвел снижение до эшелона полета 150, затем – до эшелона 100 и принял решение возвратиться на аэродром вылета.

Падение давления в гидросистеме

18 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNJ, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Tel Aviv (Израиль). На борту находились 17 пассажиров и 6 членов экипажа. Через 25 минут после взлета, когда воздушное судно следовало по маршруту на эшелоне полета 320, произошло падение давления в зеленой гидросистеме. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Ростов-на-Дону.

Разрушение пневматика

18 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании American Airlines 2001 года выпуска, регистрационные знаки N185AN, выполнял рейс из La Paz в Santa Cruz (Боливия). На борту находились 148 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 левой аэропорта Ла-Пас экипаж прекратил набор на высоте 7000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета из-за разрушения

пневматика. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 аэропорта Ла-Пас. Кроме разрушения пневматика самолет также получил повреждения.



Разрушенный пневматик (фото: Daniel Sologuren)

Отказ реверса

18 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNJ, выполнял рейс из Худжанда (Таджикистан) в Краснодар. На борту находились 64 пассажира и 6 членов экипажа. В конце пробега после посадки в аэропорту Краснодар произошло срабатывание сигнализации отказа реверса силовой установки № 1. Экипаж выключил двигатель.

Предполагаемая проблема с наддувом

19 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Expressjet, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N844AS, выполнял рейс из Atlanta в Wilmington (США). В процессе набора высоты после взлета из Атланты при пересечении эшелона полета 290 экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Columbia/Metropolitan (США) из-за предполагаемой проблемы с наддувом. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Колумбия. Резервный CRJ-200 прибыл в Уилмингтон с задержкой 3 часа.

Неполная уборка шасси

19 ноября экипаж самолета De Havilland Canada DHC-8-400Q авиакомпании «Якутия», 2004 года выпуска, регистрационные знаки VP-BOS, выполнял рейс из Хабаровска в Магадан. На борту находились 28 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Хабаровска не произошло закрытие створки шасси. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск.

Проблема с двигателем

19 ноября экипаж самолета Boeing 747-400 авиакомпании KLM, 1989 года выпуска, регистрационные знаки PH-BFD, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Shanghai/Pudong (Китай). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 25 правой амстердамского аэропорта Схипхол при пересечении эшелона полета 250 экипаж прекратил набор, сообщив о проблемах с двигателем № 3 (CF6). После слива топлива воздушное судно возвратилось в аэропорт вылета Амстердам, где благополучно приземлилось на ВПП 27 спустя 1 час 30 минут после взлета. После осмотра аварийными службами самолет зарулил на перрон. Расчетное время задержки прибытия резервного Boeing 747-400 в Шанхай составляло 4 часа.

Сигнализация неполного выпуска шасси

19 ноября экипаж самолета Fokker 70 авиакомпании KLM Cityhopper, 1995 года выпуска, регистрационные знаки PH-KZN, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 18 правую амстердамского аэропорта Схипхол при пересечении высоты 600 футов экипаж ушел на второй круг, сообщив об индикации непосадочного

положения левой основной опоры шасси. После набора высоты 2000 футов экипаж на 35 минут занял зону ожидания для выполнения проверок. Через 40 минут после ухода на второй круг воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Амстердам и было остановлено на ВПП. Пассажиры высадились на полосу и автобусом были доставлены к аэровокзалу. Самолет был отбуксирован с ВПП.

Прерванный взлет

19 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-705 авиакомпании Jazz Aviation, 2005 года выпуска, регистрационные знаки C-GNJZ, по соглашению с Air Canada Express выполнял рейс из Toronto (Канада) в New York/JFK (США). На борту находились 64 человека. В процессе разбега с ВПП 24 правой в аэропорту Торонто экипаж на низкой скорости (около 50 узлов) прекратил взлет из-за вибрации передней опоры шасси и уклонения самолета вправо. Воздушное судно благополучно остановилось на ВПП. Экипаж сообщил о задымлении в носовой части самолета. Прибывшие по тревоге аварийные службы признаков пожара не обнаружили, однако сообщили о смещении передней опоры шасси. Самолет был отбуксирован с ВПП на стоянку, где была произведена высадка пассажиров. Резервный CRJ-705 прибыл в Нью-Йорк с задержкой 4,5 часа. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, шлиц-шарниры передней опоры шасси не были присоединены. Произведена замена переднего и верхнего шлиц-шарниров, их присоединение, а также замена обоих передних колес в сборе. По сообщению NAV Canada, в результате инцидента ВПП была закрыта на 45 минут.

Проблема с двигателем

20 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Красавиа», 1972 года выпуска, регистрационные знаки RA-46466, выполнял рейс из Черемшанка/Красноярск в Байкит. На борту находились 42 пассажира и 5 членов экипажа. После выруливания на исполнительный старт произошло срабатывание сигнализации «Стружка в масле» правого двигателя. Экипаж принял решение возвратиться на стоянку.

Столкновение со стаей птиц

20 ноября экипаж самолета Airbus A321-200 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2011 года выпуска, регистрационные знаки TC-JRU, выполнял рейс из Istanbul (Турция) в Dusseldorf (Германия). На борту находились 159 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 35 стамбульского аэропорта имени Ататюрка (имеются 2 параллельные ВПП 35) произошло столкновение воздушного судна со стаей чаек. Экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Стамбул. При проверке воздушного судна были обнаружены повреждения лопатки вентилятора левого двигателя (V2533) и закрылков левого полукрыла. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Дюссельдорф с задержкой 2,5 часа.

Вибрация двигателя

20 ноября экипаж самолета Ан-28 авиакомпании «Восток», 1990 года выпуска, регистрационные знаки RA-28933, выполнял рейс из аэропорта Хабаровск (МВЛ) в Богородское. На борту находились 2 члена экипажа. После взлета из Хабаровска на удалении 100 км от аэродрома на эшелоне полета 110 произошло срабатывание сигнализации вибрации левой силовой установки. Экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск.

Снижение ниже заданной высоты

20 ноября экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 авиакомпании «Красавиа», регистрационные знаки RA-67039, выполнял рейс из Нижнеудинска в Иркутск. На борту находились 4 пассажира и 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 30 аэропорта Иркутск в ночных условиях на промежуточном этапе захода до входа в глиссаду экипаж допустил непреднамеренное снижение ниже заданной органом ОВД высоты 800 м. После набора необходимой высоты вход в глиссаду был выполнен на установленной высоте. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск.

Снижение ниже заданной высоты

20 ноября экипаж самолета Cessna 208B авиакомпании «ПАНХ», регистрационные знаки RA-67039, выполнял чартерный рейс из Улан-Удэ в Иркутск. На борту находились 2 пассажира и 2 члена экипажа. В процессе захода на посадку на ВПП 30 в аэропорту Иркутск в ночных условиях на промежуточном этапе захода до входа в глиссаду экипаж допустил снижение ниже заданной органом ОВД высоты 800 м с отклонением от заданной высоты на 140 м. По объяснению экипажа, причиной отклонения стала допущенная ошибка в установке давления QFE: вместо давления 691 мбар экипаж установил 981 мбар. После информации органа ОВД высота была восстановлена. Вход в глиссаду был произведен на установленной высоте. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск.

Проблема с шасси

21 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании Delta Airlines, 1990 года выпуска, регистрационные знаки N171DN, выполнял рейс из Boston (США) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 220 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 33 левой аэропорта Бостон при пересечении высоты 3000 футов экипаж доложил о небольшой проблеме и запросил набор и сохранение высоты 5000 футов для выполнения проверок. Спустя 10 минут экипаж сообщил о выпуске и повторной уборке шасси по рекомендации инженерно-технической службой авиакомпании. Через 15 минут экипаж сообщил о продолжающейся консультации с инженерами компании. Спустя 35 минут после набора высоты 5000 футов экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета и запросил привести в готовность аварийные службы. Экипаж запросил наиболее

длинную ВПП бостонского аэропорта Логан (ВПП 33 левую) и произвел снижение до высоты 3000 футов для выработки топлива в течение 50 минут. Экипаж сообщил о сигнализации нештатного положения створок шасси после взлета (индикации незакрытого положения створок основных опор) и наличии в данный момент индикации посадочного положения всех стоек. Через 2 часа после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую аэропорта Бостон.

Падение давления в гермокабине

21 ноября экипаж самолета Airbus A330-300 авиакомпании Swiss, 2009 года выпуска, регистрационные знаки HB-JHB, выполнял рейс из Newark (США) в Zurich (Швейцария). В процессе снижения в 100 м.м. юго-восточнее Paris (Франция) при пересечении эшелона полета 340 экипаж перешел к аварийному снижению из-за падения давления в гермокабине. После занятия эшелона полета 100 экипаж продолжил полет до аэропорта назначения. Из-за проблем с давлением в гермокабине экипаж запросил медленное снижение с вертикальной скоростью 500 ф/мин. После занятия высоты 4000 футов в процессе захода на ВПП 14 аэропорта Цюрих экипаж отменил аварийную ситуацию. Через 35 минут после начала аварийного снижения воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 и зарулило на перрон.

Выключение двигателя

21 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Aer Lingus, 2007 года выпуска, регистрационные знаки EI-EPR, выполнял рейс из Shannon (Ирландия) в London/Heathrow (Великобритания). В 19.00 (19.00 UTC) в процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 09 левую лондонского аэропорта Хитроу экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о проблеме с двигателем (CFM56) и необходимости остановки на ВПП. Через 20 секунд экипаж доложил об отказе силовой установки и ее выключении. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую аэропорта Хитроу. Заходивший на посадку следующим с интервалом 3 м.м. самолет A319 был направлен на второй круг и произвел посадку спустя 15 минут. EI-EPR освободил ВПП после проверки аварийными службами. Во время инцидента докладов об активности птиц в зоне взлета и посадки не поступало. Самолет возобновил полеты 23 ноября спустя 40 часов после посадки.

Проблемы с генераторами

21 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании British Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-VIIS, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Boston (США). Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 90 м.м. севернее Shannon (Ирландия), экипаж сообщил о невозможности продолжения полета через океан и решении следовать на запасной аэродром Шеннон. После снижения до эшелона полета 260 и слива топлива в течение 25 минут экипаж запросил зону ожидания, сообщив о проблемах с основными и резервными генераторами, ожидаемой посадке в автоматическом режиме с превышением посадочного веса. Через 1 час после принятия решение воздушное судно

благополучно приземлилось на ВПП 24 в аэропорту Шеннон. Самолет вылетел из Шеннона через 2 часа после посадки и прибыл в Бостон с задержкой 3 часа.

Выключение двигателя

21 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании British Airways, 1999 года выпуска, регистрационные знаки G-VIIS, выполнял рейс (отправление – 22 ноября) из Seattle (США) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 220 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 120 м.м. севернее Shannon (Ирландия), экипаж объявил срочную ситуацию, запросив снижение ниже эшелона полета 270 и посадку в аэропорту Шеннон. Впоследствии экипаж сообщил о вынужденном выключении двигателя из-за утечки масла. Через 30 минут после объявления срочной ситуации воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 аэропорта Шеннон. Самолет освободил ВПП и был остановлен на ближайшей РД для проверки аварийными службами.



Приземление G-VIIS (фото: AVH/PF)

Дым в кабине

21 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании ANA All Nippon Airways, 2005 года выпуска, регистрационные знаки JA614A, выполнял рейс из Manila (Филиппины) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 182 пассажира и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Манилы экипаж доложил о дыме в кабине, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Манила. Аварийные службы не обнаружили задымления при наличии запаха дыма в кабине.

Расчетное время задержки вылета рейса из Манилы составляло 23 часа, однако пассажиры были перерегистрированы на другие рейсы. Полномочный орган гражданской авиации Филиппин направил 2 расследователей в Манилу.

Попадание в опасные метеоусловия

21 ноября экипаж самолета Let L-410 UVP-E20 Камчатского авиапредприятия, регистрационные знаки RA-67009, выполнял рейс из Тигиля в Петропавловск-Камчатский. На борту находились 7 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Тигиля на высоте 1100 м экипаж доложил о сильном обледенении и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 12 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Тигиль.

Столкновение с птицей

22 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2007 года выпуска, регистрационные знаки N285WN, выполнял рейс из Phoenix в Sacramento (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 16 правую аэропорта Сакраменто произошло столкновение воздушного судна с птицей. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждение носового обтекателя.

Попадание птицы в двигатель

22 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Volaris, 2014 года выпуска, регистрационные знаки XA-VLD, выполнял рейс из Guadalajara (Мексика) в Sacramento (США). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 16 правую аэропорта Сакраменто произошло попадание птицы в левый двигатель (V2527). Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. По сообщению Федерального управления авиации США, самолет получил повреждения. Инцидент произошел спустя 1 час после столкновения с птицей самолета Boeing 737 авиакомпании Southwest при посадке на ту же ВПП (см. выше).

Дым в кабине

22 ноября экипаж самолета Boeing 777-200 авиакомпании Omni Air, 1997 года выпуска, регистрационные знаки N918AX, по соглашению с авиационным командованием воздушных перебросок выполнял рейс из Baltimore (США) в Ramstein (Германия). Следуя по маршруту в 300 м.м. западнее St. John's (Канада) на эшелоне полета 410, экипаж обнаружил электрический запах с последующим незначительным задымлением в кабине. Экипаж объявил аварийную ситуацию, выполнил предписанные QRH действия, отключил электропитание бортовой кухни, и развернулся для посадки в ближайшем аэропорту. Через 45 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Сент-Джонс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был

установлен источник дыма, которым оказался вентилятор охлаждения. Произведена замена вентилятора.

Невыпуск предкрылков

23 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada, 1991 года выпуска, регистрационные знаки C-FPWD, выполнял рейс (отправление – 22 ноября) из Toronto в Halifax (Канада). На борту находились 145 пассажиров. В процессе захода на посадку в аэропорту Галифакс после перевода закрылков в положение «1» возникла индикация несогласованного положения предкрылков. Экипаж определил, что предкрылки остались в полностью выпущенном положении. После выполнения предписанных действий экипаж принял решение произвести посадку с убранными предкрылками. Воздушное судно на повышенной скорости благополучно приземлилось на ВПП 23 аэропорта Галифакс. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена неисправность привода предкрылка 7R. Привод был заменен.

Утечка из гидросистемы

23 ноября экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Etihad, 2007 года выпуска, регистрационные знаки A6-EYL, выполнял рейс из Male (Мальдивы) в Abu Dhabi (ОАЭ). На борту находились 189 человек. В процессе набора высоты после взлета из Мале экипаж прекратил набор на эшелоне полета 250 и принял решение возвратиться на аэродром вылета по причине утечки из гидросистемы. Через 1 час 15 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Мале. Пассажиры были перерегистрированы на рейс следующего дня и прибыли в Абу-Даби с задержкой 24 часа. A6-EYL вылетел из Мале в Абу-Даби 25 ноября спустя 33 часа после возврата.

Неуборка закрылков

23 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «ИрАэро», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BML, выполнял рейс из Иркутска в Красноярск. На борту находились 47 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Иркутска не произошла уборка закрылков. Экипаж принял решение выработать топливо и возвратиться на аэродром вылета. Через 47 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Иркутск. Перед вылетом производилась противообледенительная обработка воздушного судна.

Проблемы с управлением

23 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-170 авиакомпании Regional CAE, 2004 года выпуска, регистрационные знаки F-HBXM, по соглашению с Air France выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Gothenburg (Швеция). На борту находились 80 человек. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Гётеборг экипаж доложил о проблемах с управлением (рулем направления). В аэропорту была объявлена тревога уровня 2. Экипаж продолжил заход и произвел

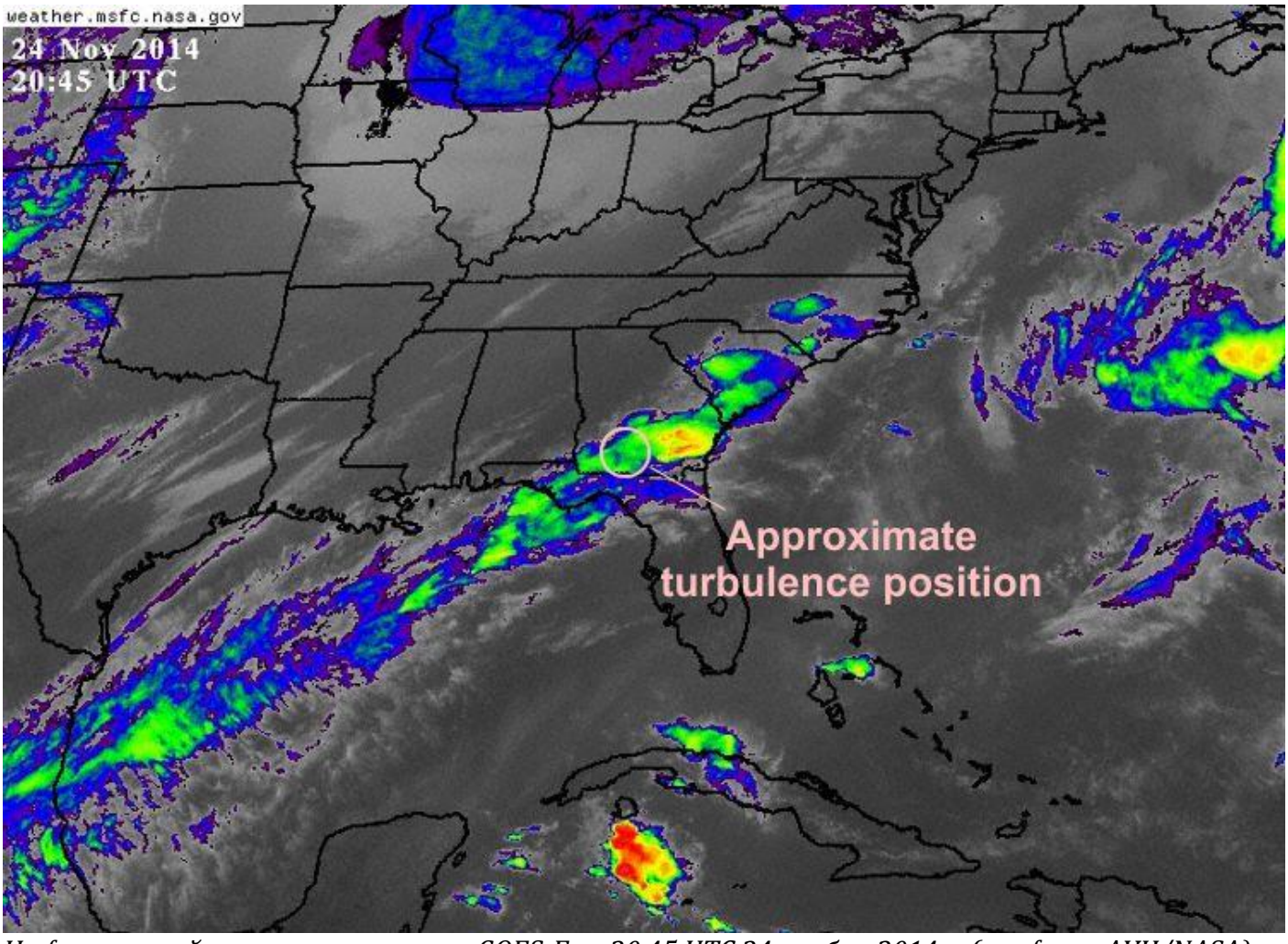
благополучную посадку в Гётеборге. Обратный рейс был отменен. Через 26 часов после посадки самолет оставался на земле.

Неуборка шасси

23 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2005 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BPE, выполнял рейс из Архангельска в Нарьян-Мар. На борту находились 38 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Архангельска на удалении 35 км от аэродрома экипаж доложил о неуборке шасси и решении возвратиться на аэродром вылета. Через 17 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Архангельск. Самолет был отстранен от эксплуатации.

Травмирование при болтанке

24 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании United, 1998 года выпуска, регистрационные знаки N16217, выполнял рейс из Sarasota в Chicago/O'Hare (США). В 19.15 UTC следуя в районе Valdosta (США) на эшелоне полета 340, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности, приведшей к отклонению от заданной высоты до 100 футов. При этом были легко травмированы несколько человек. Экипаж произвел набор эшелона полета 360 и продолжил полет до аэропорта назначения. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось в чикагском аэропорту О'Хара.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 20.45 UTC 24 ноября 2014 г. (графика: AVH/NASA)

Травмирование 2 бортпроводников при болтанке

24 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Allegiant Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки N216NV, выполнял рейс из Orlando/Sanford в Elmira (США). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Элмайра воздушное судно вошло в зону турбулентности. При возникшей болтанке были травмированы 2 бортпроводника. Экипаж продолжил полет и произвел благополучную посадку в аэропорту назначения.

Сводка METAP по аэродрому Элмайра:

```
KELM 250053Z 24020G3IKT IOcm BKN090 I9/04 2955 RMK A02 PK WND 2503I/0046 SLP002
TOI940044
KELM IOcm 242353Z 22009KT 2952 SCT075 I8/IO BKN090 RMK A02 SLP992 TOI780I00 60000
I02II 20I78 53036
KELM 242253Z 2IOI2G23KT IOcm BKN085 I9/IO 2947 0000 RMK A02 RAE2I58 SLP975
TOI890I00
KELM 242I53Z 2IOI3G24KT IOcm auf FEW03I BKN060 OVC090 I9/IO 2944 0000 RMK A02
RAE2055B49 SLP965 TOI940I00
```

Прерванный взлет

24 ноября экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании «ЮТэйр», 1998 года выпуска, регистрационные знаки VP-BYM, выполнял рейс из Внуково/Москва в Уфу. В процессе разбега с ВПП 06 в аэропорту Внуково экипаж принял решение прекратить взлет из-за появления разворачивающего момента. Воздушное судно благополучно завершило пробег и самостоятельно зарулило на стоянку.

Прерванный взлет

24 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании «Глобус» выполнял рейс из Новосибирска в Якутск. В процессе разбега в новосибирском аэропорту Толмачево экипаж прекратил взлет из-за срабатывания сигнализации открытия передней багажной двери.

Разрушение пневматика

24 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2013 года выпуска, регистрационные знаки TC-JHP, выполнял рейс (отправление – 23 ноября) из Istanbul (Турция) в Новосибирск. На борту находились 108 пассажиров и 7 членов экипажа. При посадке на ВПП 34 в новосибирском аэропорту Толмачево произошло разрушение пневматиков обоих колес левой основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег. Самолет был отстранен от выполнения обратного рейса, который был отменен. Воздушное судно вылетело из Новосибирска в Стамбул 25 ноября спустя 35 часов после посадки.

Отказ электропитания приборной панели

25 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Ryanair, 2004 года выпуска, регистрационные знаки EI-DCP, выполнял рейс из Dublin (Ireland) в Glasgow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета из Дублина при пересечении эшелона полета 225 экипаж сообщил об отказе электропитания левой панели приборов и возможности использования только автопилота B. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета, где действовали процедуры в условиях низкой видимости при преобладающих метеоусловиях III категории. Экипаж занял зону ожидания для выполнения необходимых процедур и через 50 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 28 аэропорта Дублин. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Глазго с задержкой 2 часа.

Сводка METAP по аэродрому Дублин:

```
EIDW 250900Z VRB03KT 3000 BCFG FEW001 SCT017 BKN042 06/06 QI023 BECMG 5000
EIDW 250830Z 3600IKT 2500 RI6/I300U R28/2000U RI0/2000U BCFG FEW003 BKN011 BKN038
06/05 QI023 TEMPO 0700
EIDW 250800Z 00000KT 0800 RI6/0600N R28/2000N RI0/0650V0800D BCFG FEW004 BKN011
BKN035 06/06 QI023 TEMPO 0700
EIDW 250730Z 3600IKT I500 RI6/0650V0800N R28/2000N RI0/2000N BR FEW002 BKN010
BKN018 06/06 QI023 NOSIG
EIDW 250700Z 04002KT 0800 RI6/0800N R28/2000N RI0/2000D BCFG SCT002 BKN018 BKN022
07/06 QI023 BECMG I500
```

Сигнализация низкого уровня в гидросистеме

25 ноября экипаж самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet, 1979 года выпуска, регистрационные знаки C-GCJZ, выполнял грузовой рейс из Hamilton в Halifax (Канада). На борту находились 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Гамильтона экипаж прекратил набор на высоте 4000 футов из-за индикации низкого уровня рабочей жидкости в гидросистеме A. После выполнения проверок экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. Через 40 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Гамильтон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, при проверке гидросистемы инженерно-техническим составом утечек гидрожидкости обнаружено не было, система была полностью заполнена. Произведена замена индикатора гидросистемы. Самолет вылетел повторно спустя 1 час 40 минут и прибыл в Галифакс с задержкой 2 часа.

Падение давления в гермокабине

25 ноября экипаж самолета Boeing 737-700 авиакомпании Southwest Airlines, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N416WN, выполнял рейс из Saint Louis в Fort Lauderdale (США). На борту находились 129 пассажиров и 5 членов экипажа. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330 в 50 м.м. северо-западнее Tampa (США), экипаж сообщил о проблемах с давлением в гермокабине и приступил к аварийному снижению до высоты 13000 футов, которую занял спустя 5 минут (средняя

вертикальная скорость составила 4000 ф/мин). Экипаж принял решение следовать на запасной аэродром Fort Myers (США), расположенный в 95 м.м. юго-восточнее Тампы. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Форт-Майерс. Резервный Boeing 737-700 доставил пассажиров в Форт-Лодердейл с задержкой 2 часа 10 минут. По сообщению авиакомпании, в полете произошло падение давления в гермокабине.

Прерванный взлет

26 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании «Донавиа», 2002 года выпуска, регистрационные знаки VP-BNN, выполнял рейс из Екатеринбурга в Краснодар. В процессе разбега с ВПП 26 правой в аэропорту Кольцово экипаж прекратил взлет из-за срабатывания предупреждающей сигнализации. Воздушное судно благополучно завершило пробег и самостоятельно зарулило на стоянку.

Разрушение элементов шасси

26 ноября экипаж самолета Ан-74ТК-100 авиакомпании «Шар Инк», 1997 года выпуска, регистрационные знаки RA-74020, выполнял рейс из Магадана в Певек. На борту находились 45 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе выруливания на исполнительный старт в аэропорту Магадан командир воздушного судна заметил кренение самолета на правый борт. При осмотре самолета справа техник сообщил о спущенном колесе. Экипаж принял решение возвратиться на стоянку. В процессе руления экипаж услышал металлический хруст, сопровождавшийся увеличением правого крена. Воздушное судно было остановлено с выключением двигателей. При последующем осмотре было обнаружено разрушение конструктивных элементов правых основных опоры шасси: разрушение горизонтальных траверс задней и передней правых основных опор шасси, деформация складывающихся подкосов обеих стоек, деформация пневматиков колес, сквозное разрушение верхней задней части обтекателя шасси частью траверсы правой опоры, повреждения створок шасси, мелких конструктивных элементов и электропроводки, деформация силовых цилиндров выпуска и уборки правых опор шасси. Инцидент классифицирован как серьезный. Расследование проводит Северо-Восточное МТУ ВТ ФАВТ.

Травмирование пассажира при болтанке

26 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Chautauqua, 2003 года выпуска, регистрационные знаки N566RP, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Charleston в Detroit (США). Следуя по маршруту, воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности. При возникшей болтанке был легко травмирован 1 пассажир. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения и произвел благополучную посадку в Детройте.

Неполная уборка шасси

26 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании Skywest, 2001 года выпуска, регистрационные знаки N909SW, по соглашению с United выполнял рейс из Wichita в Chicago/O'Hare (США). На борту находились 42 человека. В

процессе набора высоты после взлета из Уичито экипаж доложил о предполагаемой проблеме с шасси и запросил сохранение малой высоты. После выполнения проверок на высоте 5000 футов экипаж сообщил о сигнализации нештатного положения шасси после взлета. Через 25 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 01 правую в аэропорту вылета Уичито. Самолет вылетел повторно спустя 2 часа и прибыл в Чикаго с задержкой 2 часа 40 минут.

Растрескивание лобового стекла

26 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Gol Transportes Aereos, 2008 года выпуска, регистрационные знаки PR-GGD, выполнял рейс из Florianopolis (Бразилия) в Buenos Aires (Аргентина). В процессе набора высоты после взлета из Флорианополиса произошло растрескивание лобового стекла кабины пилотов. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 260, после чего возвратился на аэродром вылета. Через 35 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Флорианополис. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Буэнос-Айрес с задержкой 3 часа.

Сигнализация открытия двери

26 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-42-500 авиакомпании «Таймыр», 2011 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BKN, выполнял рейс из Игарки в Красноярск. На борту находились 34 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета произошло срабатывание сигнализации открытого положения пассажирской двери. Экипаж прекратил набор и возвратился на аэродром вылета. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Игарка. После проверки самолет вылетел повторно и прибыл в Красноярск с задержкой 3 часа. По сообщению Западно-Сибирской транспортной прокуратуры, произошло ложное срабатывание сигнализации.

Поражение разрядом атмосферного электричества

27 ноября экипаж самолета Boeing 787-900 авиакомпании Air New Zealand, 2014 года выпуска, регистрационные знаки ZK-NZE, выполнял рейс из Auckland (Новая Зеландия) в Perth (Австралия). В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Перт произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж продолжил полет до аэропорта назначения, продолжая связь в обычном режиме. При послеполетном осмотре на фюзеляже были обнаружены следы обгорания. Самолет был отстранен от выполнения обратного рейса. Рейс был отменен. 29 ноября воздушное судно вылетело техническим рейсом из Перта в Окленд после доставки необходимых запасных частей и ремонта.

Сводка METAP по аэродрому Перт:

```
YPPH 270930Z II005KT 9999 FEW045 25/I7 QI008
YPPH 270900Z I4009KT 9999 FEW045 25/I6 QI008 NOSIG
YPPH 270830Z I50I4KT 9999 FEW045 24/I7 QI009
YPPH 270800Z I60I4KT 9999 FEW045 24/I8 QI009 NOSIG
YPPH 270730Z I80I4KT 9999 FEW028 SCT045 23/I9 QIOIO
```

Неполная уборка шасси

27 ноября экипаж самолета Ту-134А-3 авиакомпании «Катэкавиа», 1977 года выпуска, регистрационные знаки RA-65052, выполнял чартерный рейс по перевозке вахтовых рабочих из Игарки в Уфу. На борту находились 50 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Игарки продолжала гореть красная лампа правой основной опоры шасси. Экипаж визуально через иллюминатор убедился, что правая стойка не убралась, и принял решение следовать на запасной аэродром Сургут. Воздушное судно благополучно приземлилось в Сургуте и было отстранено от эксплуатации. Пассажиры были размещены в гостинице и впоследствии вылетели в Уфу самолетом авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс».

Дым в кабине

27 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Transavia, 2007 года выпуска, регистрационные знаки PH-HZO, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Casablanca (Марокко). В процессе первоначального набора высоты после взлета с ВПП 09 аэропорта Амстердам экипаж объявил срочную ситуацию, сообщив о дыме в системе рециркуляции. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 060 и возвратился на аэродром вылета. Через 13 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 центральную амстердамского аэропорта Схипхол. Самолет зарулил на перрон в сопровождении аварийных служб. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Касабланку с задержкой 3,5 часа.

Отказ двигателя

28 ноября экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании «Ижавиа», 1973 года выпуска, регистрационные знаки RA-46637, по соглашению с «Томск Авиа» выполнял рейс из Томска в Стрежевой. На борту находились 36 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе снижения для захода на посадку в аэропорту Стрежевой произошел отказ правого двигателя. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Стрежевой.

Проблема с давлением в гермокабине

28 ноября экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании THY Turkish Airlines, 2000 года выпуска, регистрационные знаки TC-JFV, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Istanbul/Sabiha Gokcen (Турция). Следуя в воздушном пространстве Германии в 25 м.м. западнее Salzburg (Австрия) на эшелоне полета 290, экипаж запросил снижение до эшелона полета 120, сообщив об отказе регулирования давления в гермокабине. Запрос не был понят органом ОВД, после чего его повторил экипаж другого самолета Turkish Airlines. Экипажу TC-JFV было разрешено снижение до эшелона полета 130. В процессе снижения экипаж установил на самолетном ответчике код незаконного вмешательства (впоследствии был исправлен на аварийный), что привело к подъему в воздух 2 истребителей Saab 105 ПВО Австрии. После перехвата Boeing 737 истребители сопровождали самолет до

благополучной посадки в Vienna (Австрия). Через 35 минут после начала снижения с эшелона полета 390 воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 11 венского аэропорта Швехат. По сообщению представителя аэропорта Вена, в полете произошло падение давления в гермокабине, были активированы кислородные маски пассажиров. Никто не пострадал, однако одному из пассажиров была оказана медицинская помощь из-за проблем с кровяным давлением.

Прерванный взлет

28 ноября экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании «Руслайн», 2001 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BFF, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Белгород. В процессе разбега с ВПП 14 правой в аэропорту Домодедово после пробега 1000 м экипаж прекратил взлет по причине сбоя компьютера.

Неисправность отбора воздуха

28 ноября экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Россия», 1999 года выпуска, регистрационные знаки VQ-BDR, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Домодедово/Москва. Из-за отказа отбора воздуха от двигателя № 1 экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Пулково.

Неисправность электросистемы

29 ноября экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Lufthansa, 1997 года выпуска, регистрационные знаки D-AILL, выполнял рейс из Самары в Frankfurt/Main (Германия). Следуя по маршруту на эшелоне полета 380, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о проблеме с электросистемой, и принял решение следовать на запасной аэродром Домодедово/Москва. Экипажу был обеспечен полет по кратчайшему расстоянию. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Домодедово.

Выкатывание за пределы ВПП

29 ноября экипаж самолета Avions de Transport Regional ATR-72-202 авиакомпании Overland Airways, 1993 года выпуска, регистрационные знаки 5N-BPG, выполнял рейс из Abuja в Ilorin (Нигерия). На борту находились 59 пассажиров и 4 члена экипажа. В 16.45 (15.45 UTC) в процессе пробега после посадки на ВПП 05 аэропорта Илорин воздушное судно отклонилось от оси ИВПП вправо и полностью вышло за ее пределы на грунт. Никто не пострадал. Воздушное судно получило незначительные повреждения. Пассажиры высадились на ВПП через заднюю левую дверь и были доставлены к терминалу. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно благополучно приземлилось и замедлилось до скорости руления. В процессе разворота для освобождения ВПП самолет вышел за ее пределы. Расследование проводит полномочный орган гражданской авиации Нигерии.

Сводка METAP по аэродрому Илорин (выпускалась только за 2 срока):

```
DNIL 29I900Z 04003KT 9999 FEWOII 29/I8 QIOI2
DNIL 29I800Z 07002KT 9999 FEWOII 3I/I7 QIOII
```



5N-BPG за пределами ИВПП (фото: Saharareporters)



Карта: Google maps

Запах дыма в салоне

29 ноября экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании Delta Airlines, 1999 года выпуска, регистрационные знаки N717TW, выполнял рейс из New York/JFK в San Francisco (США). На борту находились 169 человек. Следуя по маршруту на эшелоне полета 360 в 75 м.м. юго-восточнее Pittsburgh (США), экипаж принял решение произвести внеплановую посадку из-за запаха дыма в районе задней кухни. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Питтсбург. После проверки самолет продолжил полет и прибыл в Сан-Франциско с задержкой 2,5 часа. По сообщению авиакомпании, при проверке воздушного судна инженерно-техническим составом самолета никаких отклонений обнаружено не было.

Помпаж двигателя

30 ноября экипаж самолета Boeing 767-300 авиакомпании «Трансаэро», 1994 года выпуска, регистрационные знаки EI-UNB, выполнял рейс из Хабаровска в Bangkok (Таиланд). На борту находились 277 пассажиров и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после уборки механизации появился необычный звук работы левого двигателя, сопровождавшийся вибрацией самолета при нормальной индикации параметров обоих двигателей (CF6). Далее начался рост температуры выходящих газов левой силовой установки. Произошли неоднократные кратковременные выбросы пламени из сопла левого двигателя. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100, выполнил действия согласно QRH, выключил двигатель № 1 и запросил зону ожидания для выработки топлива перед возвратом на аэродром вылета. Спустя 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Хабаровск. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Бангкок с задержкой 17 часов.

Столкновение с животным на ВПП

30 ноября экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании Expressjet, 2004 года выпуска, регистрационные знаки N11155, по соглашению с United выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Dayton (США). При посадке на ВПП 24 правую аэропорта Дейтон воздушное судно столкнулось с койотом. Экипаж сообщил о том, что столкновение произошло в момент опускания передней опоры шасси на ВПП. Воздушное судно самостоятельно зарулило на перрон. ВПП был закрыта для осмотра.