

КОНСУЛЬТАТИВНО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
АГЕНТСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ»

ТОЛЬКО ФАКТЫ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОДУКТ

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

Январь 2012 г.

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

Невыпуск закрылков

1 января экипаж самолета Embraer ERJ-145 авиакомпании American Eagle выполнял рейс из Dallas/ Ft. Worth в Grand Rapids (США). На борту находились 46 человек. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 26 левую (длина ВПП 3050 м) в Гранд-Рэпидс экипаж сообщил о проблемах с закрылками и прекратил заход. После полета в зоне ожидания в течение 20 минут экипаж сообщил о готовности к заходу и необходимости привести в готовность аварийные службы в связи с ожидаемой нештатной посадкой. В процессе повторного захода на ВПП 26 левую экипаж, услышав сообщение экипажа приземлившегося борта об ухудшенных условиях торможения, вновь прекратил заход и принял решение следовать в Chicago/O'Hare. Через 30 минут после прекращения второго захода экипаж произвел благополучную посадку в Чикаго на повышенной скорости.

Неконтролируемые отклонения руля высоты

1 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1990 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FDSN, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Las Vegas (США). Когда экипаж следовал по маршруту на эшелоне полета 370, воздушное судно начало неконтролируемо изменять положение по тангажу без изменения высоты полета. Колебания продолжались вплоть до расчетного времени снижения и прекратились после его начала. Экипажа произвел благополучную посадку в Лас-Вегасе. Обратный рейс был отменен. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, отклонения по тангажу произошли из-за неуправляемых движений руля высоты. Техсоставом были заменены два акселерометра. На следующий день во время перегоночного полета в Калгари на воздушном судне вновь произошли колебания по тангажу из-за неуправляемых перемещений руля высоты, которые прекратились при выборе экипажем другого режима автоматического полета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, на этот раз на воздушном судне были заменены два блока управления сервоприводом руля высоты (РВ) и компьютер спойлера №2 РВ. После проведения испытательного полета самолет был допущен к полетам.

Повреждение пневматика при взлете

1 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2008 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FNNH, выполнял рейс из Vancouver (Канада) в Sydney (Австралия). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 26 левой в Ванкувере служба аэропорта информировала диспетчерский центр авиакомпании Air Canada о возможном повреждении покрышки, после того как в конце ВПП было обнаружено значительное количество остатков покрышки. При этом в кабине пилотов нештатной индикации пневматиков, шасси и любых других систем не возникло. После консультации с технической службой компании экипаж принял решение продолжать полет. Примерно за 4 часа до расчетного времени посадки в Сиднее появилось предупреждение о низком уровне рабочей жидкости в центральной гидросистеме. После консультации с диспетчерской и технической службами Air Canada и на

основании данных мониторинга скорости утечки гидрожидкости было решено, что самолет сможет произвести посадку без дополнительного вмешательства в работу систем и изменения плана полета. В процессе захода на посадку на ВПП 34 левую, где были подняты по тревоге аварийные службы, экипаж из предосторожности объявил аварийную ситуацию на борту, после чего произвел благополучную посадку в Сиднее. Воздушное судно было остановлено на ВПП с выключением двигателей, после чего было отбуксировано на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в процессе осмотра были обнаружены повреждения пневматика №4 правой опоры шасси и соответствующей гидромагистрали, имевшей небольшую течь. После замены колеса в сборе и отключения его тормозной системы воздушное судно было выпущено в рейс согласно MEL. Проводится исследование разрушенной покрышки. Совет по безопасности на транспорте Австралии принял решение расследование не проводить.

Неуправляемый пассажир

1 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1993 года выпуска, авиакомпании Thomas Cook Scandinavia, регистрационные знаки G-FCLJ, выполнял рейс из Tenerife Sur/Reina Sofia (Испания) в Manchester (Великобритания), далее - в Oulu (Финляндия). Следуя на эшелоне полета 350 в 120 м.м. южнее Cork (Ирландия), экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку из-за неуправляемого пассажира в возрасте 23 лет. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 1 в Корке спустя 25 минут. После посадки на пассажира были надеты наручники – он был взят под стражу ирландской полицией и позднее предстанет перед судом. Самолет вылетел из Корка через 1 час 40 минут и прибыл в Оулу с задержкой 3 часа.

Неуборка закрылков

1 января экипаж самолета Boeing 737-500, 1992 года выпуска, авиакомпании «Россия» регистрационные знаки EI-CDF, выполнял рейс из Борисполя/Киев (Украина) в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 13 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Борисполя экипаж доложил о неполной уборке закрылков и принял решение произвести возврат на аэродром вылета. Через 35 минут воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Борисполь.

Неисправность гидросистемы

1 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1994 года выпуска, авиакомпании «Россия», регистрационные знаки VQ-DZR, выполнял рейс из Пулкова/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. На борту находились 146 человек. В процессе набора высоты после взлета из Пулкова экипаж доложил о проблеме с гидросистемой и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Пулкове.

Травмирование бортпроводника при болтанке

2 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2001 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N3744F, выполнял рейс из Managua (Никарагуа) в Atlanta (США). В процессе снижения для захода на посадку в Атланте при переходе в горизонтальный полет на высоте 12000 футов, воздушное судно испытало сильный толчок, при котором был травмирован бортпроводник. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку спустя 12 минут.

Прерванный взлет

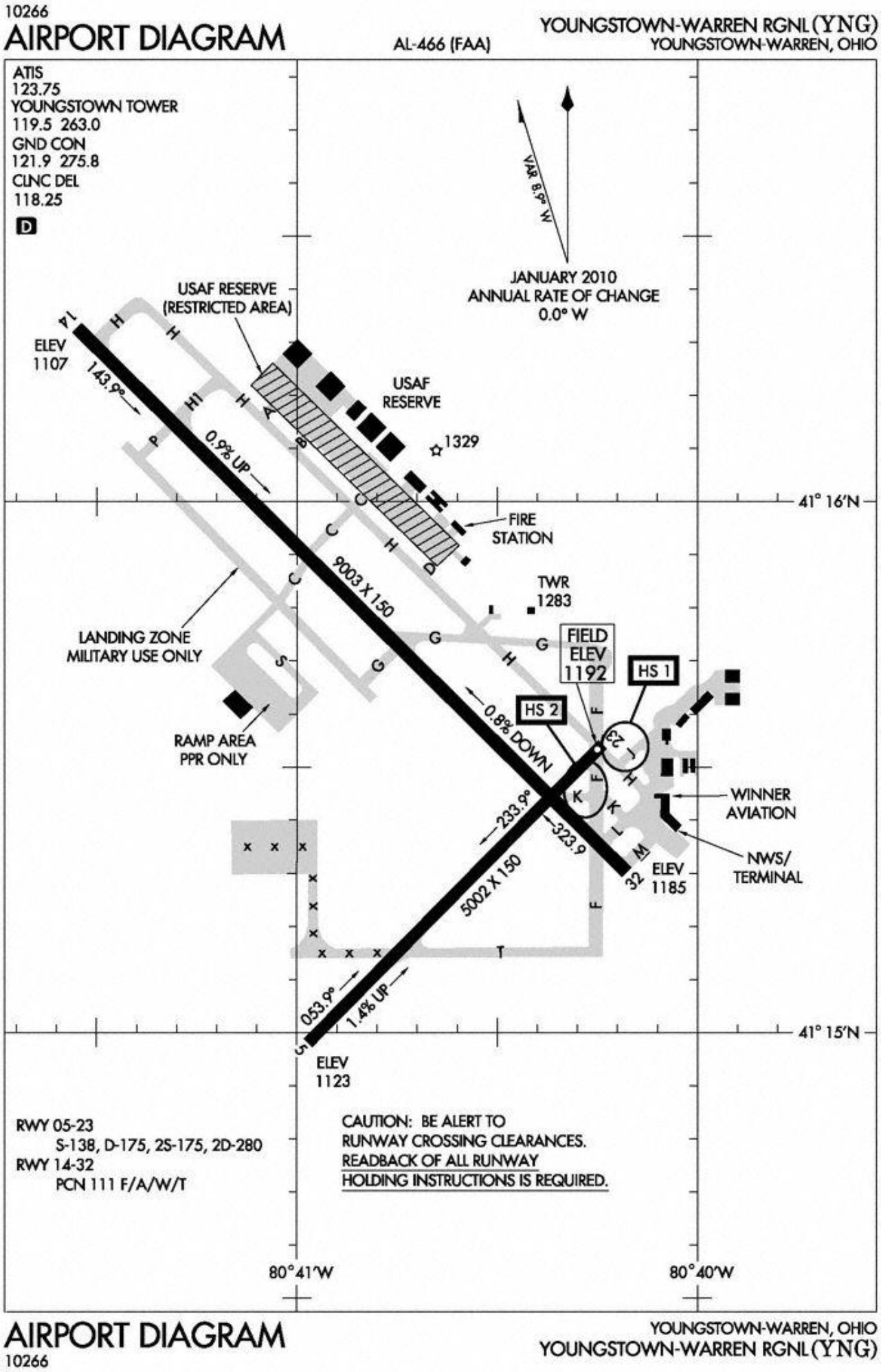
2 января экипаж самолета Boeing 737-400 авиакомпании Malaysia Airlines, регистрационные знаки 9M-MMX, выполнял рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Bandar Seri Begawan (Бруней). Экипаж прекратил взлет в Куала-Лумпуре на низкой скорости после срабатывания сигнализации невзлетной конфигурации. В процессе проверки после заруливания на стоянку выяснилось, что сигнализация сработала ложно. Резервный Boeing 737-400 прибыл в Бандар-Сери-Бегаван с задержкой 3 часа.

Выезд за пределы РД

2 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82 авиакомпании Allegiant Airlines выполнял рейс из Saint Petersburg в Youngstown (США). Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 32 в Янгстауне. В процессе освобождения ВПП на РД H1 воздушное судно выехало за пределы искусственного покрытия, полностью остановившись носовой и левой опорами шасси за пределами РД. Пассажиры покинули самолет по мобильным трапам спустя 50 минут и автобусами были доставлены к терминалу. Воздушное судно впоследствии было отбуксировано на перрон. Обратный рейс был отменен. По сообщению представителя аэропорта, причиной инцидента могли стать погодные условия либо ошибка пилота, выполнявшего разворот слишком большого радиуса. Как сообщило Федеральное управление гражданской авиации США, экипаж объявил аварийную ситуацию после выкатывания за пределы РД.

Сводка METAP по аэродрому Янгстаун:

```
KYNG 030034Z 27OIOKT I/4SM +SN BR SCTOO8 BKNOI3 OVCO2I MO5/MO7 A2993 RMK AO2
POOOO
KYNG 02235IZ 28008KT 2SM -SN BR SCTOO3 BKNOI6 OVCO23 MO5/MO7 A2993 RMK AO2
SLPI5O POOO7 6OOII 93IOI7 4/OO3 8/6// SNINCR 2/3 TIO5OIO67 IIO22 2IO5O 5IO2I
KYNG 0223I8Z 30008KT I/4SM +SN BR BKNOO3 OVCOII MO4/MO6 A2992 RMK AO2
SNINCR I/2 POOO4
KYNG 022256Z 27007GI5KT I/4SM +SN BR BKNOO5 OVCOI2 MO4/MO6 A299I RMK AO2
POOOO
KYNG 02225IZ 27OIOGI5KT I/2SM SN BR BKNOIO OVCOI6 MO4/MO6 A299I RMK AO2 SLPI42
POOOO TIO39IO6I
KYNG 022229Z 26008KT I/2SM SN BR SCTOO5 BKNOII OVCOI7 MO4/MO6 A2990 RMK AO2
POOOO
```



EC-2, 15 DEC 2011 to 12 JAN 2012

EC-2, 15 DEC 2011 to 12 JAN 2012

Дым в салоне

2 января экипаж самолета Airbus A330-300, 2001 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-GHKX, выполнял рейс из Toronto (Канада) в London/Heathrow (Великобритания). На борту находились 270 человек. В процессе набора высоты после взлета из Торонто на высоте 17000 футов экипаж доложил о поступлении дыма из хвостовой кухни, который не прекратился и после переключения предохранителя. Экипаж объявил аварийную ситуацию на борту и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 в Торонто. В процессе захода дым постепенно рассеялся, и после посадки экипаж зарулил на перрон. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, содержимое печи застряло в ее задней части, блокировав вентилятор. Впоследствии воздушное судно было допущено к рейсу и прибыло в Лондон с задержкой 14 часов.

Невыпуск закрылков

2 января экипаж самолета Boeing 737-800, 1999 года выпуска, авиакомпании United Airlines, регистрационные знаки N13227, выполнял рейс из Guam (Гуам) в Fukuoka (Япония). На борту находились 152 человека. В процессе захода на посадку в Фукуоке экипаж сообщил о проблемах с выпуском закрылков и прекратил заход. В процессе ожидания над аэродромом экипаж запросил привести в готовность аварийные службы. Через 1 час после прекращения первоначального захода воздушное судно благополучно приземлилось в Фукуоке. Самолет смог вылететь в обратный рейс с задержкой 1 час 10 минут.

Выключение двигателя в полете

2 января экипаж самолета Airbus A330-200, 2006 года выпуска, авиакомпании Etihad Airlines, регистрационные знаки A6-EYH, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Abu Dhabi (ОАЭ). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 произошел помпаж одного из двигателей (Trent 772). Экипаж выключил силовую установку и, прекратив набор высоты на эшелоне полета 160, возвратился на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 25 центральную во Франкфурте. Рейс был отменен. Запасной двигатель был доставлен во Франкфурт 3 января. 4 января самолет выполнил перегоночный рейс в Абу-Даби.

Неисправность обогрева кабины

2 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2000 года выпуска, авиакомпании United Airlines, регистрационные знаки N24202, выполнял рейс из Cleveland в Los Angeles (США). Следуя на эшелоне полета 360 восточнее Denver (США), экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку из-за отказа обогрева кабины. Воздушное судно благополучно приземлилось в Денвере на ВПП 16 левую. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Лос-Анжелес с задержкой 2 часа. По словам одного из пассажиров, дверь в кабину пилотов была открыта вплоть до посадки. При этом доступ в кабину преграждали бортпроводники. Позднее пассажирам объявили, что произошел отказ

регулирования температуры в кабине, из-за чего пилоты оказались в нерабочих условиях.

Несимметричный выпуск закрылков

2 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2002 года выпуска, авиакомпании S7 («Сибирь»), регистрационные знаки VP-BND, по соглашению с авиакомпанией «Глобус» выполнял рейс из Домодедово/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. На конечном этапе экипаж прекратил заход на посадку на ВПП 10 правую в Пулкове, сообщив о несимметричном выпуске закрылков. На эшелоне полета 050 воздушное судно заняло зону ожидания, где экипаж в течение 1 часа 10 минут вырабатывал топливо и пытался устранить проблему. Воздушное судно благополучно приземлилось на повышенной скорости на ВПП 10 левую Пулкова.

Возврат из-за найденных телефонов

3 января экипаж самолета Canadair CRJ-700, 2003 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N519AE, выполнял рейс из Nashville в New York/La Guardia (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 390 в 120 м.м. севернее Raleigh-Durham, в туалете были найдены два телефона, которые после проведенного опроса не были востребованы ни одним из пассажиров. Командир воздушного судна принял решение произвести вынужденную посадку в Ралей-Дюрам и благополучно приземлился там спустя 25 минут. После посадки один из пассажиров заявил о принадлежности телефонов ему. Командир потребовал снять данного пассажира с рейса. Он был взят под стражу сотрудниками ФБР. Воздушное судно прибыло в Нью-Йорк с задержкой 2 часа 40 минут.

Проблемы с шасси

3 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2000 года выпуска, авиакомпании United Airlines, регистрационные знаки N218UA, выполнял рейс из Taipei (Тайвань) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 270 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 Тайбэя при уборке шасси не закрылась одна из створок отсека носовой опоры. Экипаж прекратил набор высоты, занял зону ожидания на эшелоне полета 160 и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 в Тайбэе через 1 час после взлета. Рейс был отменен.

Возврат из-за найденного телефона

3 января экипаж самолета Boeing 777-200, 1999 года выпуска, авиакомпании Air France, регистрационные знаки F-GSPH, выполнял рейс из Houston (США) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). На борту находились 228 пассажиров и 15 членов экипажа. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 350 на борту был найден никому не принадлежащий телефон. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Хьюстоне через 2

часа после взлета. После проверки службами безопасности США самолет вылетел повторно и прибыл в Париж с задержкой 5 часов.

Столкновение с птицей

3 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400, 2001 года выпуска, авиакомпании Horizon Air, регистрационные знаки N405QX, по соглашению с Alaska Airlines выполнял рейс из Seattle в Yakima (США). В процессе захода на посадку в Якиме произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку. Федеральное управление гражданской авиации США сообщило о повреждении кока воздушного винта.

Проблемы с ответчиком, электрический запах

3 января экипаж самолета Boeing 767-300, 2000 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N1607B, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Nice (Франция). Следуя на эшелоне полета 250 после вылета из Нью-Йорка, экипаж сообщил о проблемах с самолетным приемоответчиком и запросил следование на эшелоне 250. Через 10 минут, в 210 м.м. северо-восточнее аэродрома вылета, экипаж доложил об устранении проблемы и приступил к набору эшелона 310. Еще через 10 минут экипаж объявил аварийную ситуацию на борту, сообщив об электрическом запахе в кабине, и принял решение возвратиться в Нью-Йорк. Через 40 минут после разворота воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую в аэропорту имени Кеннеди. Резервный Boeing 767-300 прибыл в Ниццу с задержкой 4 часа 20 минут.

Попадание птицы в двигатель

3 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании S7 («Сибирь»), регистрационные знаки VQ-BES, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Худжанд (Таджикистан). В процессе набора высоты после взлета из Пулкова экипаж доложил о попадании птицы в правый двигатель и возникшей вибрации силовой установки. Было принято решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Пулкове.

Дым в салоне

4 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82, 1987 года выпуска, авиакомпании Allegiant, регистрационные знаки N425NV, выполнял рейс из Bellingham в Las Vegas (США). В процессе набора высоты после взлета из Беллингама экипаж доложил о легком дыме в салоне и, прекратив набор на высоте 9000 футов, возвратился на аэродром вылета. Самолет благополучно приземлился через 20 минут после взлета. В процессе захода на посадку дым рассеялся. Прибывшие по тревоге пожарные не обнаружили следов огня или перегрева. Резервный MD-82 прибыл в Лас-Вегас с задержкой 4 часа 45 минут.

Невыпуск предкрылков

4 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1991 года выпуска, авиакомпании «Уральские авиалинии», регистрационные знаки VP-BPU, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Иркутск. На борту находились 21 пассажир и 6 членов экипажа. В процессе захода на посадку в Иркутске экипаж доложил о невыпуске предкрылков и прекратил заход. При повторном заходе закрылки были выпущены в положение «3», предкрылки – в положение «1». Воздушное судно благополучно приземлилось в Иркутске.

Отказ гидросистемы

4 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1998 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Нижнего Новгорода в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 46 пассажиров. Следуя по маршруту на удалении 180 км от аэродрома вылета, экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку во Внуково/Москва. Через 1 час 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось во Внукове.

Пожар ВСУ

4 января экипаж самолета Boeing 737-500, 1997 года выпуска, авиакомпании «САТ Сахалинские авиатрассы», регистрационные знаки RA-73013, выполнял рейс из Sapporo (Япония) в Южно-Сахалинск. На борту находились 28 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе освобождения ВПП после посадки сработала звуковая и световая сигнализация пожара вспомогательной силовой установки . Пожар был потушен противопожарной системой ВСУ, после чего воздушное судно зарулило на стоянку. Самолет и пассажиры не пострадали.

Пожар двигателя

4 января экипаж грузового самолета Boeing 727-200 авиакомпании Cargojet Airways выполнял рейс из Montreal/Mirabel (Канада) в Cincinnati (США). В процессе захода на посадку в аэропорт Northern Kentucky Цинциннати экипаж доложил о пожаре второй силовой установки и выключении двигателя. Заход на ВПП 27 был продолжен. Через 15 минут экипаж произвел благополучную посадку в аэропорту назначения. После приземления воздушное судно без задержки зарулило на перрон.

Индикация дыма в грузовом отсеке

4 января экипаж самолета Embraer ERJ-145, 2003 года выпуска, авиакомпании Expressjet, регистрационные знаки N31131, по соглашению с United Airlines выполнял рейс из Houston в Grand Junction (США). На борту находились 33 человека. Следуя на эшелоне полета 360 в 100 м.м. южнее Colorado Springs, экипаж доложил об индикации дыма в грузовом отсеке и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе захода экипаж сообщил о временном пропадании

индикации дыма с ее последующим появлением. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 35 правую Колорадо-Спрингс, после чего зарулило на перрон. Поднятые по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма.

Неуборка шасси

4 января экипаж самолета Airbus A340-500, 2003 года выпуска, авиакомпании Emirates Airlines, регистрационные знаки A6-ERA, выполнял рейс из Cape Town (ЮАР) в Dubai (ОАЭ). На борту находились 243 пассажира. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 01 в Кейптауне не убралась подфюзеляжная опора шасси, а створки отсеков основных опор остались в открытом положении. Экипаж прекратил набор высоты на эшелоне полета 100, объявил аварийную ситуацию и возвратился на аэродром вылета. Через 1 час 30 минут экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 01 в Кейптауне. Воздушное судно освободило рабочую ВПП на ВПП 34, откуда было отбуксировано на перрон. Пассажиры были размещены в отелях.

Возврат по техпричине

4 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2007 года выпуска, авиакомпании Air Malta, регистрационные знаки 9H-AEP, выполнял рейс из Malta (Мальта) в London/Heathrow (Великобритания). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 31 экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 100, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно произвело благополучную посадку на ВПП 31 через 30 минут после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Лондон с задержкой 2 часа 15 минут. По словам представителя авиакомпании, из-за возникшей технической проблемы экипаж из предосторожности принял решение возвратиться.

Удар о ВПП при взлете

4 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1997 года выпуска, авиакомпании Air Astana, регистрационные знаки P4-KCA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Атырау (Казахстан). В процессе набора заданного эшелона 250 после взлета с ВПП 24 в Амстердаме экипаж доложил о необходимости прекратить набор на эшелоне полета 150 из-за возникших проблем, позднее сообщив о получении информации о возможном ударе хвостовой частью о ВПП при взлете, в связи с чем необходим возврат для проверки. Для выработки топлива воздушное судно заняло зону ожидания на эшелоне полета 100 и через 2 часа 20 минут после взлета произвело благополучную посадку на ВПП 27 в Амстердаме. После двухчасовой стоянки самолет вылетел повторно и прибыл в Атырау с задержкой 4 часа 15 минут. Фото возможного удара о ВПП удалось снять фотографу Maarten Visser sr (обратите внимание на дым, возникший за самолетом).

Сводка METAP по аэродрому Схипхол/Амстердам:

```
EHAM 04I255Z 26023KT 230V300 9999 FEW025 07/03 QI0I3 NOSIG
EHAM 04I225Z 27022KT 9999 FEW022 08/04 QI0I3 NOSIG
EHAM 04II55Z 27023KT 240V300 9999 FEW020 08/03 QI0I4 NOSIG
```

```
EHAM 04II25Z 27022KT 9999 FEW020 08/04 QIOI4 NOSIG
EHAM 04IO55Z 27026KT 240V300 9999 FEW027 07/03 QIOI4 NOSIG
EHAM 04IO25Z 2802IG3IKT 250V3IO 9999 SCTO25 07/03 QIOI4 NOSIG
```



P4-KCA на взлете (Фото: Maarten Visser sr)

Отказ двигателя

4 января экипаж самолета Airbus A330-300, 1995 года выпуска, авиакомпании Air Transat, регистрационные знаки C-GKTS, выполнял рейс из Montreal (Канада) в San Jose (Коста-Рика). Следуя на эшелоне полета 380 в 100 м.м. севернее Fort Lauderdale (США), экипаж сообщил об отказе двигателя (Trent 772) и принял решение произвести вынужденную посадку. В процессе снижения экипажу удалось запустить двигатель. Заход был продолжен. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 09 левую в Форт-Лодердейле.

Неуправляемый пассажир

4 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1989 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N650DL, выполнял рейс из Minneapolis в Los Angeles (США). Когда ВС следовало по маршруту, пьяный пассажир начал вести себя все более агрессивно. Когда бортпроводники попытались его успокоить, пассажир ударил одного из них в лицо, вызвав носовое кровотечение. В конце концов, пассажир был усмирен и усажен в кресло. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и произвел благополучную посадку в Лос-Анжелесе. Пассажир был взят под стражу сотрудниками ФБР.

Взлет с параллельной ВПП

4 января экипаж самолета Boeing 737-700, 1999 года выпуска, авиакомпании RAM Royal Air Maroc, регистрационные знаки CN-RNL, выполнял рейс из Casablanca (Марокко) в Bamako (Мали). Экипажу, выруливавшему для взлета ночью при плохой видимости (на аэродроме были введены в действие процедуры в условиях ограниченной видимости), было разрешено пересечение ВПП 35 правой и последующий взлет с ВПП 35 левой. Однако экипаж в подтверждении диспетчерского разрешения назвал ВПП 35 правую как разрешенную для взлета, после чего произвел с нее взлет. В отсутствие препятствий на ВПП экипаж благополучно вылетел и продолжил полет до аэродрома назначения Бамако, где благополучно приземлился. Генеральное управление гражданской авиации Марокко начало расследование.

Сводка METAP по аэродрому Касабланка:

```
GMMN 042300Z I0004KT 0200 R35R/0250V0600 FG BKN006 09/09 QI032 NOSIG
GMMN 042200Z 08004KT 0200 R35R/0375N FG BKN006 I0/I0 QI03I NOSIG
GMMN 042I30Z 05004KT 0200 R35R/0400N FG BKN006 II/II QI03I NOSIG
GMMN 042I00Z 08004KT 0400 R35R/0I50N FG SCT006 II/II QI03I NOSIG
GMMN 042000Z 04004KT 0600 FG SCT006 II/II QI03I NOSIG
GMMN 04I900Z 04004KT 2000 BR SCTOI0 I3/I0 QI03I NOSIG
GMMN 04I800Z 36004KT 8000 NSC I4/I0 QI030 NOSIG
```

Невыпуск шасси

4 января экипаж самолета Canadair CRJ-100, 1997 года выпуска, авиакомпании Brit Air, регистрационные знаки F-GRJJ, по соглашению с Air France выполнял рейс из Rennes в Nice (Франция). На борту находились 48 пассажиров. Экипаж прекратил заход на посадку в Ницце из-за индикации невыпущенного положения носовой опоры шасси. Шасси было выпущено вручную и установлено на замки, после чего экипаж произвел благополучную посадку.

Множественный отказ приборов

5 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-100, 1986 года выпуска, авиакомпании Jazz, регистрационные знаки C-GANS, выполнял рейс из Halifax в Charlottetown (Канада). В процессе набора высоты после взлета из Галифакса произошел отказ командирского высотомера и директорных указателей, а также отказ демпфера рыскания. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 в Галифаксе через 15 минут после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, клеммная колодка кабеля компьютера полетных данных №1 не была до конца утоплена в разъем. После надлежащей установки был проведен тест-контроль статики системы воздушных сигналов.

Отказ предкрылков

5 января экипаж самолета Embraer ERJ-190, 2000 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FNAQ, выполнял рейс из Orlando (США) в Halifax (Канада). В процессе захода на посадку в Галифаксе после перевода рычага управления закрылками в положение «1» появилась индикация [SLAT FAIL]. Экипаж выполнил необходимые действия согласно QRH, однако, это не помогло устранить проблему. Экипаж продолжил заход и через 12 минут произвел благополучную посадку в Галифаксе. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом были заменены два датчика перекоса в сборе с электрожгутами левого предкрылка.

Падение давления в гермокабине

5 января экипаж самолета Boeing 737-300, 1992 года выпуска, авиакомпании «Авиалинии Кубани», регистрационные знаки VP-BHA, выполнял рейс из Внуково/Москва в Челябинск. На борту находился 41 пассажир. В процессе набора высоты после взлета из Внукова в районе аэродрома Домодедово на эшелоне полета 130 экипаж доложил о проблемах с системой кондиционирования и незначительном падении давления в гермокабине, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 Внукова.

Неисправность туалетов

5 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1998 года выпуска, авиакомпании Thomson Airways, регистрационные знаки G-OBYF, выполнял рейс из Billund (Дания) в Phuket (Таиланд). На борту находились 292 пассажира. Когда воздушное судно следовало по маршруту над Афганистаном, перестали функционировать туалеты. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Delhi (Индия). По метеоусловиям посадка оказалась невозможной, и экипаж направился в Kolkata (Индия), где произвел благополучную посадку. Воздушное судно было дозаправлено во время ремонта туалетов, однако из-за окончания рабочего времени экипажа рейс не был продолжен. На ночь пассажиры были размещены в отелях. Через 24 часа рейс они вылетели снова. Самолет прибыл в Пхукет с задержкой 33 часа. По сообщению представителя авиакомпании, произошел отказ всасывающего клапана туалетов.

Выключение двигателя в полете

5 января экипаж самолета Airbus A330-200, 2005 года выпуска, авиакомпании Etihad Airlines, регистрационные знаки A6-EYE, выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Brussels (Бельгия). В процессе снижения для захода на посадку на ВПП 25 левую в Брюсселе при пересечении эшелона полета 220 экипаж доложил о сильном обледенении на эшелоне 220 (сообщение было подтверждено спустя 10 минут экипажем авиакомпании Ryanair). Через минуту экипаж объявил ситуацию срочности на борту, сообщив о низком давлении масла в двигателе №2 (Trent 772), из-за чего силовая установка была выключена. Экипаж продолжил заход и через 25 минут произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую в Брюсселе.

Пожар двигателя

5 января экипаж грузового самолета Douglas DC-8-70 авиакомпании Astar Air Cargo по соглашению с DHL выполнял рейс из Cincinnati в Orlando (США). Следуя на эшелоне полета 320 в 130 м.м. юго-восточнее Atlanta (США), экипаж доложил о пожаре силовой установки №3 и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 30 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Атланте.

Индикация отказа управления носовой опорой шасси

5 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2003 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BWA, выполнял рейс из Dusseldorf (Германия) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в Шереметьеве экипаж доложил об индикации отказа управления носовой опорой шасси. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно благополучно произвело благополучную посадку и самостоятельно освободило ВПП. На перроне индикация отказа прекратилась.

Запах горения

6 января экипаж самолета Airbus A330-300, 1997 года выпуска, авиакомпании Korean Air, регистрационные знаки HL7550, выполнял рейс из Sapporo (Япония) в Seoul (Южная Корея). На борту находились 242 пассажира. Следуя на эшелоне полета 380 в 120 м.м. северо-восточнее Komatsu (Япония), на борту возник сильный запах горящей проводки, из-за чего экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в Комацу. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Пассажиры были размещены в отелях. Воздушное судно было обследовано и на следующий день допущено к рейсу, прибыв в Сеул с задержкой 20 часов. По словам представителя авиакомпании, запах возник из-за неполадок в системе кондиционирования.

Невыпуск закрылков

6 января экипаж самолета Embraer ERJ-145, 1999 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N622AE, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Durango (США). На борту находились 38 пассажиров и 3 члена экипажа. В процессе захода на посадку в Дуранго экипаж доложил о проблеме с закрылками и прекратил заход. Для выполнения проверок воздушное судно было направлено в зону ожидания. Через 40 минут после ухода на второй круг экипаж произвел благополучную посадку на повышенной скорости. Обратный рейс был отменен.

Проблемы с управляемостью

6 января экипаж самолета Canadair CRJ-100, 1995 года выпуска, авиакомпании Jazz, регистрационные знаки C-FSJU, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Nashville (США). На борту находились 18 человек. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 20 левую в Нэшвилле почти перед выравниванием экипаж заметил

ограниченный ход руля высоты как при автоматическом режиме управления. Индикация отказов на EICAS при этом отсутствовала. Экипажу удалось произвести благополучную посадку путем приложения необычно высокого усилия к штурвалу. После посадки самолет зарулил на стоянку. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, управление рулем высоты было затрудненным с обоих мест пилотов при разделенном управлении. После посадки и выключения на 10 минут самолет был вновь запущен, после чего управление рулем высоты возвратилось к норме. Воздушное судно было допущено к перегоночному рейсу согласно MEL. Никаких проблем в процессе перегоночного полета не возникло. Инженерно-техническим составом был заменен сервопривод управления рулем высоты. После проведения тест-контроля воздушному судну была разрешена дальнейшая эксплуатация.

Несанкционированное занятие ВПП

6 января экипаж самолета Airbus A380-800, 2010 года выпуска, авиакомпании Emirates Airlines, регистрационные знаки A6-EDN, выполнял рейс из Sydney (Австралия) в Auckland (Новая Зеландия). Экипажу было разрешено выруливание через РД G и A. В процессе руления экипаж прорулил поворот на РД A и в 09.26 (22.26 UTC) пересек линию предварительного старта ВПП 16 правой. Экипажу самолета Boeing 777-200, 2005 года выпуска, авиакомпании JAL Japan Airlines, регистрационные знаки JA711J, выполнявшего рейс из Сиднея в Tokyo/Narita (Япония), был разрешен взлет с ВПП 16 правой. Воздушное судно находилось в процессе разбега, когда A-380 Emirates пересек линию предварительного старта. Экипаж B-777 JAL прекратил разбег на малой скорости, полностью остановив воздушное судно до пересечения с РД G. Экипаж самолета Boeing 747-400, 1993 года выпуска, авиакомпании Malaysia Airlines, регистрационные знаки 9M-MPB, выполнявший рейс из Kuala Lumpur (Малайзия) в Сидней и находившийся на предпосадочной прямой ВПП 16 правой, из-за занятости ВПП был вынужден с малой высоты уйти на второй круг. B-747 приземлился с повторного захода спустя 15 минут. В сложившейся ситуации экипажу A-380 Emirates понадобилось пересечь ВПП 16 правую для освобождения маршрута руления для B-777 JAL, после чего снова встать в очередь на вылет на другой стороне ВПП. B-777 JAL смог благополучно вылететь через 20 минут. A-380 Emirates вылетел из Сиднея в Окленд спустя 30 минут. 9 января Airservices Australia подтвердило факт несанкционированного занятия ВПП, приведшего к прекращению взлета и уходу на второй круг.

Сводка METAP по аэродрому Сидней:

```
YSSY 062330Z 36007KT 9999 FEW040 BKN300 24/10 QI0I5 NOSIG
YSSY 062300Z 35007KT CAVOK 22/09 QI0I5 NOSIG
YSSY 062230Z 29005KT CAVOK 22/11 QI0I5 NOSIG
YSSY 062200Z 28005KT CAVOK 22/12 QI0I5 NOSIG
YSSY 062I30Z 30005KT CAVOK 20/I3 QI0I5 NOSIG
YSSY 062I00Z 3I006KT CAVOK 20/I3 QI0I5 NOSIG
```

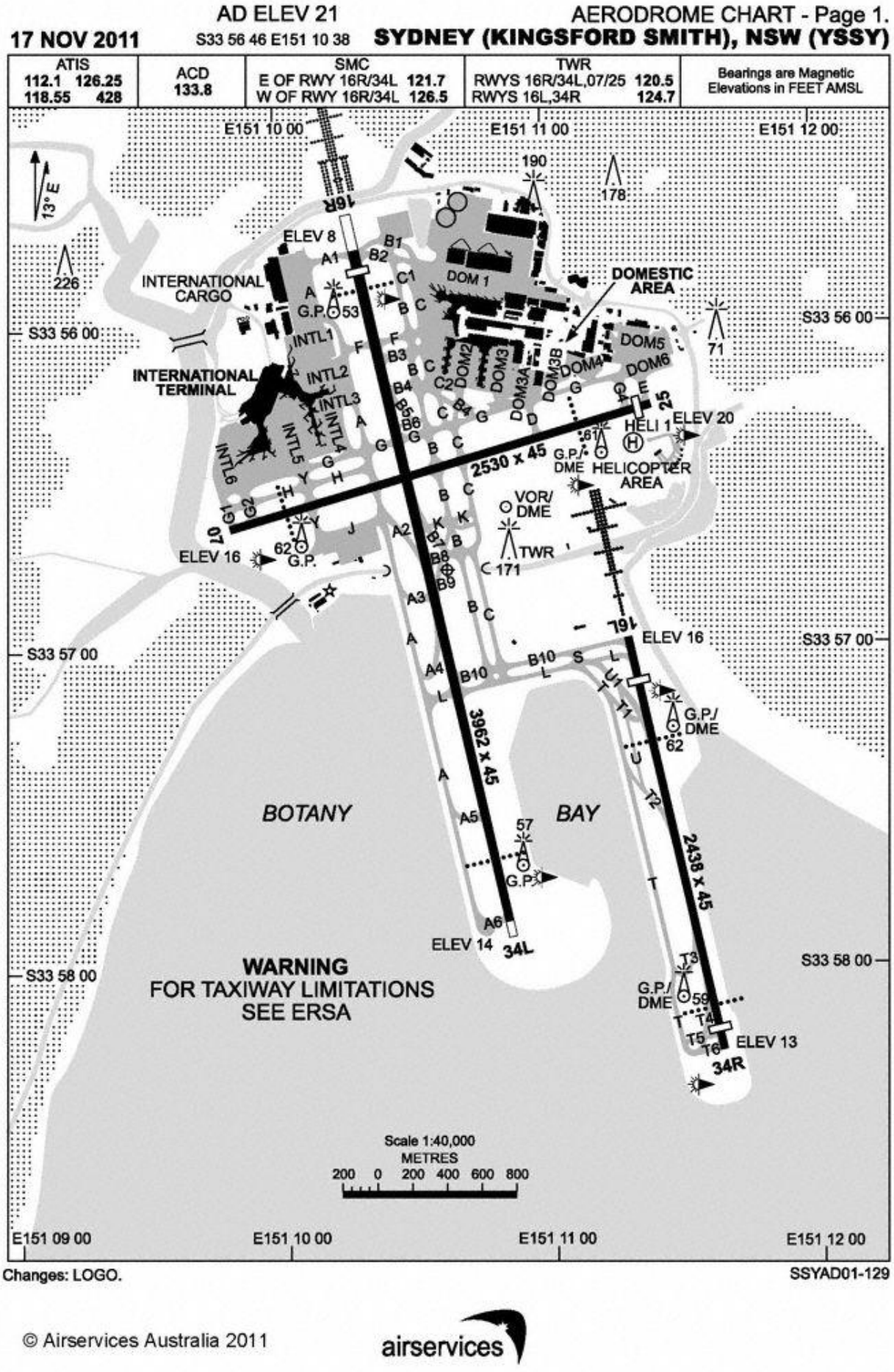


Схема аэродрома Сидней (AIP Australia)

Отказ управления носовой опорой шасси

6 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1998 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Внуково/Москва в Архангельск. После благополучной посадки в Архангельске и освобождения ВПП на РД 4 экипаж доложил об отказе управления носовой опорой шасси. Воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Прерванный взлет

6 января экипаж самолета Boeing 737-500, 1998 года выпуска, авиакомпании «Армавиа», регистрационные знаки ЕК-73772, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Ереван (Армения). В процессе разбега для взлета с ВПП 14 правой Домодедова на воздушном судне сработала сигнализация открытия двери. На скорости 110 узлов экипаж прекратил взлет и благополучно завершил пробег в пределах мокрой ВПП, после чего зарулил на стоянку.

Неуборка шасси

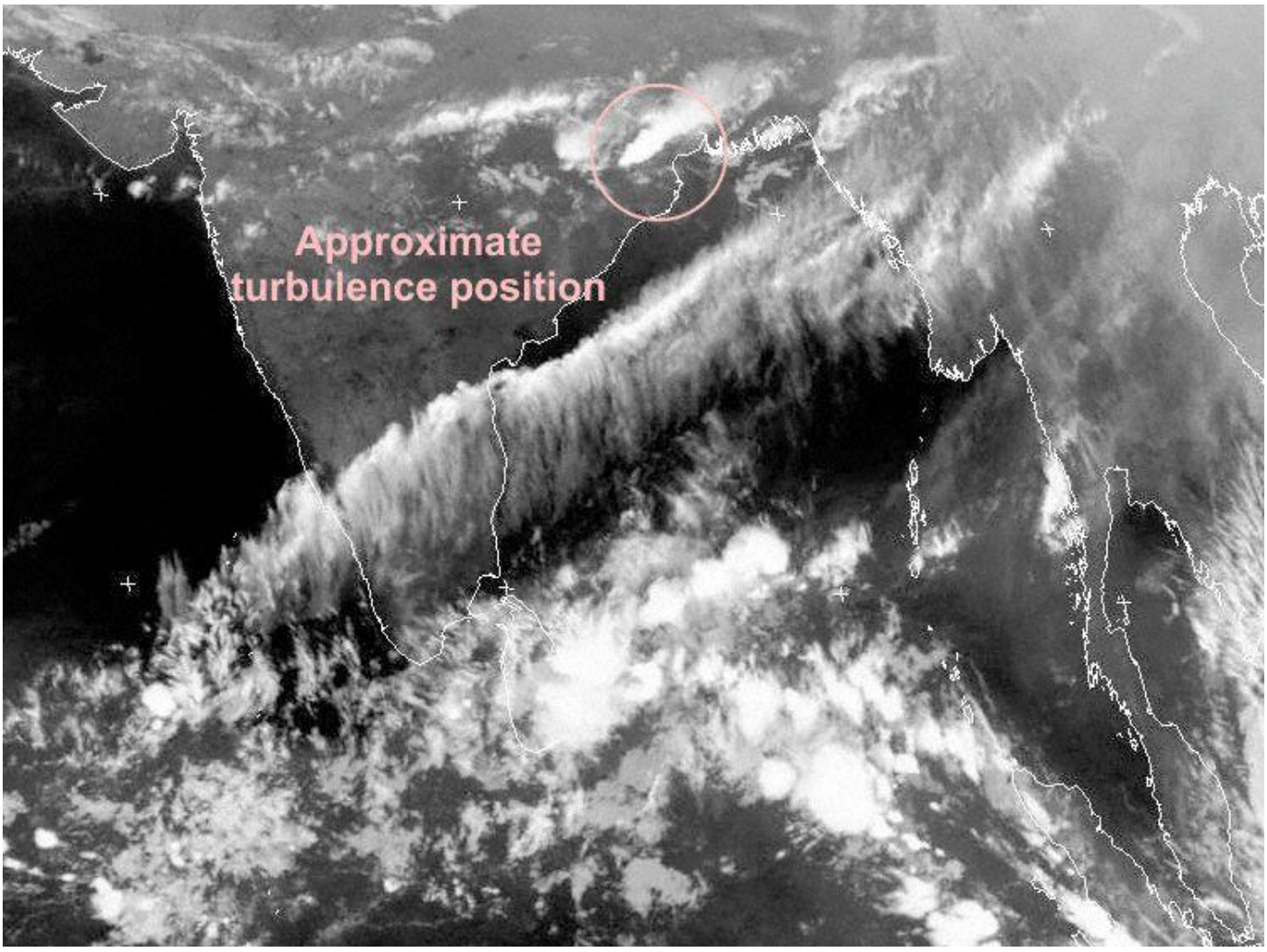
6 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1991 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FFWN, выполнял рейс из Calgary в Toronto (Канада). На борту находились 154 человека. В процессе набора высоты после взлета из Калгари экипаж доложил об индикации неубранного положения правой опоры шасси со одновременным сообщением [L/G NOT UPLOCKED] на ECAM. Неуборка шасси подтверждалась шумом, производимым незакрытыми створками отсека шасси. Экипаж произвел выпуск и уборку шасси, однако, это не помогло устранить проблему – створки оставались открытыми. Пилоты приняли решение возвратиться на аэродром вылета и через 40 минут произвели благополучную посадку в Калгари. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом был заменен механизм закрытия створок, а также проведена инспекция воздушного судна после посадки с превышением максимального веса.

Неисправность двигателя

7 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2009 года выпуска, авиакомпании Sunwing Airlines, регистрационные знаки C-FLZR, выполнял рейс из Montreal (Канада) в Varadero (Куба). На борту находились 190 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 06 правой в Монреале левый двигатель (CFM56) произвел сильный хлопок, который повторился спустя несколько секунд. Экипаж объявил аварийную ситуацию и прекратил набор на высоте 3000 футов. Переведя двигатель на режим полетного малого газа, экипаж занял зону ожидания для выполнения карты контрольных проверок и выработки топлива. Через 25 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 06 левую и остановился на ВПП, откуда позднее был отбуксирован на перрон. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Варадеро с задержкой 12 часов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, датчик температуры T12 на входе двигателя перед ротором вентилятора оказался неисправен.

Сеиеро пострадавших при болтанке

7 января экипаж самолета Airbus A380-800, 2009 года выпуска, авиакомпании Qantas, регистрационные знаки VH-OQF, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Singapore (Сингапур). Следуя по маршруту над Индией, за 3 часа до расчетного времени прибытия в Сингапур воздушное судно вошло в зону турбулентности. От возникшей болтанки пострадали 7 пассажиров, получивших незначительные повреждения (порезы и ушибы). Экипаж продолжил полет и произвел благополучную посадку на ВПП 02 левую в Сингапуре в 07.44 (23.44 UTC 6 января). 4 пассажира были доставлены в госпиталь, трем пассажирам помощь была оказана в аэропорту. По сообщению представителя авиакомпании, воздушное судно осуществляло маневрирование в зоне грозовой деятельности. Табло «Пристегните ремни» было включено. Травмы пассажирами были получены вскоре после включения табло, когда они возвращались на свои места. Воздушное судно было допущено к продолжению рейса из Сингапура на следующий день и прибыло в Сидней с задержкой 24,5 часа.



Инфракрасный снимок со спутника Meteosat в 18.00 UTC 6 января 2012 года

Выкатывание за пределы ВПП

7 января экипаж самолета Xian MA-60, 2009 года выпуска, авиакомпании Merpati Nusantara, регистрационные знаки PK-MZM, выполнял рейс из Surabaya в Sampit

(Индонезия). На борту находились 61 пассажир и 6 членов экипажа. В 15.45 (08.45 UTC) экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 31 в Сампите. В процессе выполнения разворота на 180 градусов для руления по ВПП в обратном направлении левая опора шасси выехала за пределы искусственного покрытия на грунт и через несколько метров сложилась (застряла в мягком грунте). Законцовка левой полуплоскости крыла опустилась на землю. О пострадавших не сообщается. Степень повреждения воздушного судна не известна. Аэродром был закрыт на прием и выпуск на время эвакуации самолета с ВПП.

Сводка METAP по аэродрому Сампит:

```
WAOS 07I200Z 00000KT 9000 SCTOIO 27/25 QI009 NOSIG=
WAOS 07II00Z 00000KT 9000 SCTOIO 28/25 QI008 NOSIG=
WAOS 07I000Z 00000KT 9999 SCTOIO 30/23 QI007 NOSIG=
```





Проблема с шасси

7 января экипаж самолета Airbus A330-300, 2011 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VQ-BQZ, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в New York/JFK (США). В процессе набора высоты после взлета из Шереметьева экипаж доложил о незакрытии створки шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Через 45 минут после доклада экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую Шереметьева.

Падение давления в гермокабине

7 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1989 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FDQV, выполнял рейс из Holguin (Куба) в Montreal (Канада). На борту находились 152 человека. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 300 в 80 м.м. южнее Nassau (Багамские острова), начался неконтролируемый рост высоты в гермокабине. Экипаж, объявив аварийную ситуацию, приступил к экстренному снижению. Когда высота в кабине стабилизировалась на отметке 8900 футов, экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 180, взяв курс на Miami (США), где спустя 40 минут благополучно произвел вынужденную посадку. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады,

воздушное судно было выпущено в рейс в соответствии с требованиями MEL с неработающей левой системой кондиционирования. В процессе аварийного снижения высота в кабине достигла уровня 10500 футов и позднее стабилизировалась на 8900 футах. Пассажирские кислородные маски не активировались. Инженерно-техническим составом были заменены правый клапан регулирования давления, левый регулятор давления в гермокабине и кондиционер левой системы кондиционирования.

Невыпуск предкрылков

7 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании «Армавиа», регистрационные знаки EK-32008, выполнял рейс из Еревана (Армения) во Внуково/Москва. На борту находились 62 пассажира. В процессе захода на посадку в аэропорту Внуково экипаж сообщил о проблемах с выпуском предкрылков. В аэропорту была объявлена тревога. При повторной попытке предкрылки выпустились штатно. Через 5 минут экипаж произвел благополучную посадку во Внукове. Воздушное судно было допущено к обратному рейсу.

Нарушение безопасного интервала

7 января экипаж самолета Embraer ERJ-170, 2010 года выпуска, авиакомпании LOT Polish Airlines, регистрационные знаки SP-LIN, выполнял рейс из Warsaw (Польша) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку в аэропорту Шереметьево, когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 090, произошло срабатывание наземной СПОС (системы предупреждения об опасном сближении) между Embraer ERJ-170 LOT и Airbus A320-200 авиакомпании «Аэрофлот» из-за несоблюдения схемы захода польским экипажем.

Дым в кабине и салоне

8 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11, 1997 года выпуска, авиакомпании KLM, регистрационные знаки PH-KCK, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Montreal (Канада). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой в Амстердаме при пересечении высоты 5000 футов экипаж доложил о проблеме, позднее уточнив причину: дым в салоне и кабине. Экипаж запросил эшелон полета 130 и ожидание вблизи Амстердама. В течение 30 минут воздушное судно выполняло полет в зоне ожидания на эшелоне 130. После выработки топлива экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку на ВПП 27 через 1 час после доклада о проблеме. Резервный Boeing 747-400 вылетел из Амстердама с задержкой 4,5 часа.

Потеря работоспособности командиром воздушного судна

8 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2010 года выпуска, авиакомпании Ryanair, регистрационные знаки EI-ENI, выполнял рейс из Liverpool (Великобритания) в Oslo/Rygge (Норвегия). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 390 над Северным морем в 160 м.м. северо-восточнее Newcastle (Великобритания), командир воздушного судна почувствовал себя плохо и не смог продолжать

исполнение своих обязанностей. Второй пилот объявил аварийную ситуацию на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в Ньюкасле. Снижение производилось с обычной вертикальной скоростью. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Ньюкасле. Пассажиры сообщили о том, что по салону было сделано объявление о болезни командира экипажа. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Осло с задержкой 3,5 часа.

Индикация открытия грузовой двери

8 января экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Air China выполнял рейс из Sanya в Beijing (Китай). Перед вылетом произошла 2-часовая задержка из-за невозможности плотного закрытия грузовой двери после погрузки багажа. В конце концов, дверь удалось закрыть, однако в процессе набора высоты после взлета появилась индикация ее незакрытого положения. Экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку в Санье спустя 30 минут после взлета. Как сообщили в авиакомпании, произошло ложное срабатывание индикации.

Больной пассажир

8 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании S7 («Сибирь») выполнял рейс из Innsbruck (Австрия) в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в Домодедове на эшелоне полета 200 экипаж сообщил о больном ребенке на борту и объявил сигнал срочности. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход на посадку.

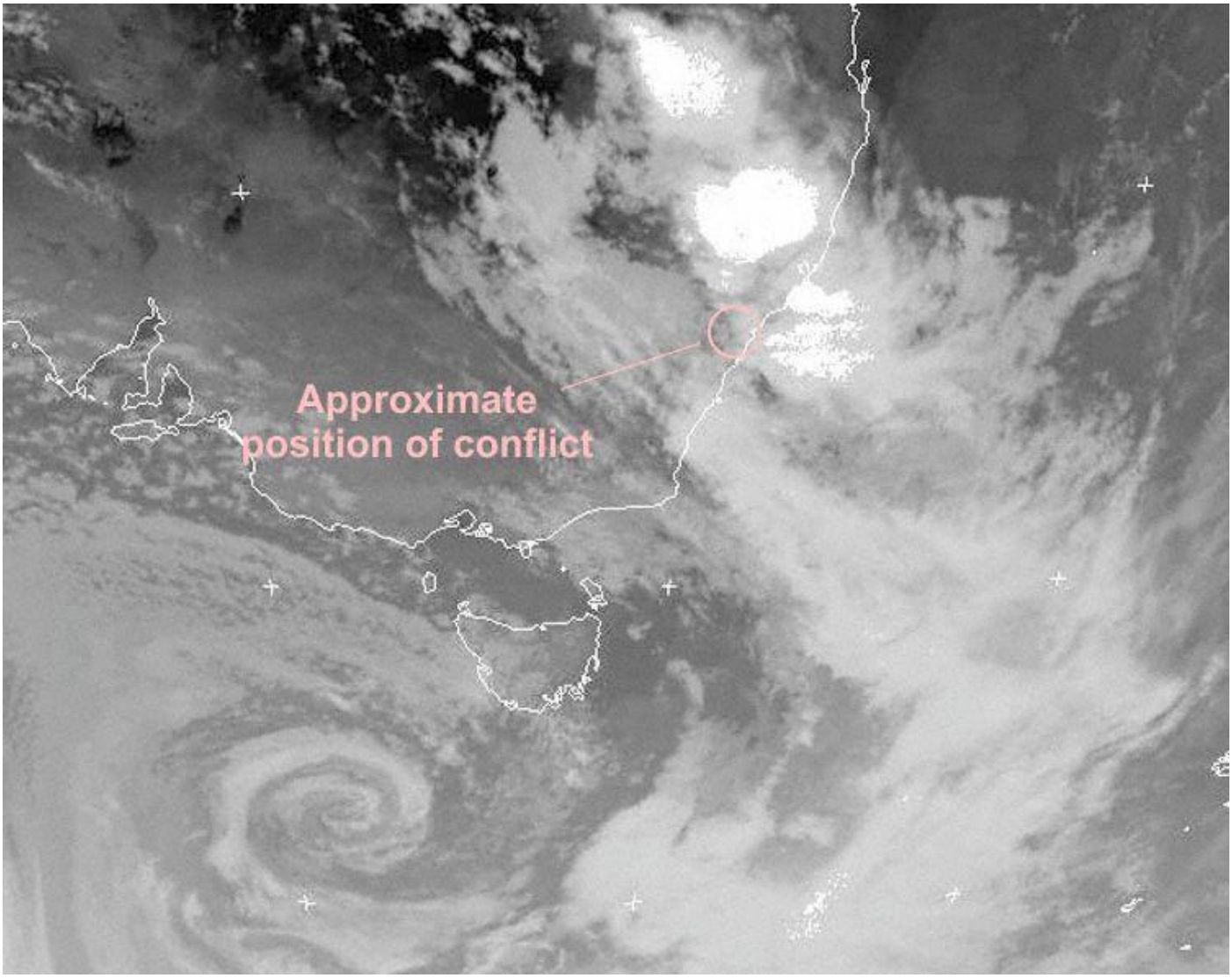
Дым в кабине

8 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1999 года выпуска, авиакомпании Air Wisconsin, регистрационные знаки N434AW, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Ottawa (Канада) в Philadelphia (США). В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о дыме в кабине и визуальном наблюдении аэродрома. Экипажу был разрешен «абсолютно неограниченный визуальный заход на посадку» на ВПП 25. Прекратив набор на высоте 4000 футов, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 25 через 5 минут после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, запах (дым) был связан с попаданием противообледенительной жидкости в систему кондиционирования воздуха при обработке воздушного судна перед вылетом.

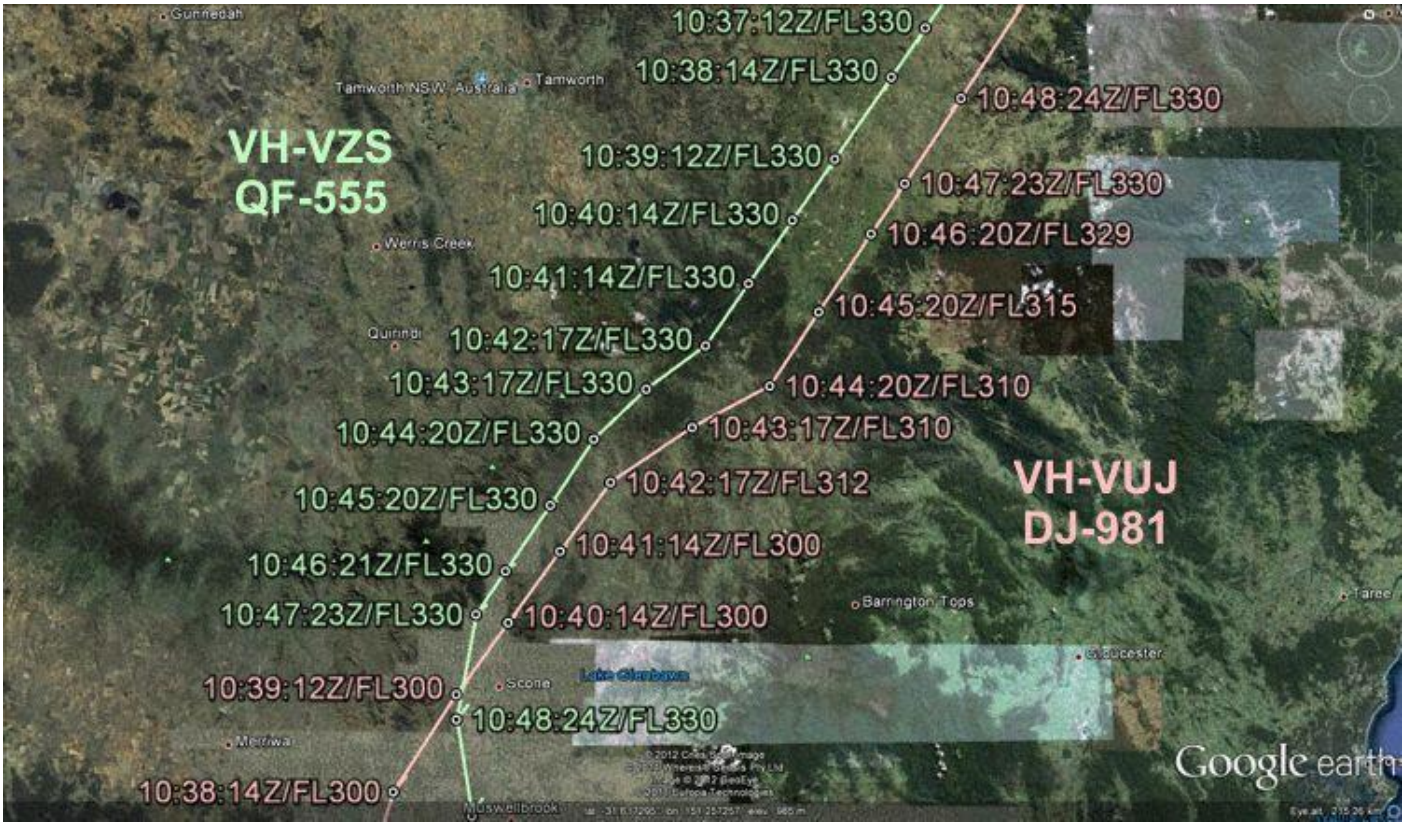
Неисправность наддува

8 января экипаж самолета Boeing 737-500, 1994 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VP-BXU, выполнял рейс из Внуково/Москва в Ставрополь. В процессе набора высоты после взлета из Внукова на эшелоне полета 080 экипаж доложил о проблемах с наддувом. После выполнения проверок согласно QRH экипаж сообщил об устранении проблемы и решении продолжить полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Ставрополе.

8 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2011 года выпуска, авиакомпании Qantas, регистрационные знаки VH-VZS, выполнял рейс из Brisbane в Sydney (Австралия). В 21.42 (10.42 UTC) воздушное судно следовало на эшелоне полета 330 в 170 м.м. севернее Сиднея, выполняя маневрирование для обхода грозовых очагов. В это же время экипажу самолета Boeing 737-800, 2006 года выпуска, авиакомпании Virgin Australia, регистрационные знаки VH-VUJ, выполнявшему рейс из Сиднея в Брисбен на эшелоне полета 300 и также осуществлявшему обход грозы в 170 м.м. севернее Сиднея, был разрешен набор эшелона 330. Как сообщается в докладе Совета по безопасности на транспорте Австралии, «самолету Boeing 737 VH-VZS, следовавшему на эшелоне полета 330, был разрешен обход зоны грозовой деятельности. При этом произошло нарушение безопасного интервала между VH-VZS и самолетом Boeing 737 VH-VUJ, следовавшим в наборе эшелона полета 330 и также осуществлявшим обход грозовых очагов. При сближении самолетов на встречных курсах произошло срабатывание наземной системы предупреждения об опасном сближении». Проводится расследование. Оба воздушных судна благополучно прибыли на аэродромы назначения.



Инфракрасный снимок со спутника MTSAT в районе конфликта в 12.00 UTC 8 января 2012 года



Графика: AVH/Google Earth

Разрушение пневматиков

9 января экипаж самолета Як-42Д, 1999 года выпуска, авиакомпании «Газпромавиа», регистрационные знаки RA-42439, выполнял рейс из Внукова/Москва в Ухту. На борту находились 79 пассажиров и 8 членов экипажа. При послеполетном осмотре воздушного судна в Ухте было обнаружено разрушение трех пневматиков левой основной опоры шасси.

Невыпуск закрылков

9 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1996 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BWW, выполнял рейс из Shanghai (Китай) в Шереметьево/Москва. В процессе захода на посадку закрылки не вышли в посадочное положение. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж прекратил заход на посадку и направился в зону ожидания для выполнения проверок согласно QRH. Через 25 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве с закрылками в положении «20 градусов».

Отказ гидросистемы

9 января экипаж самолета Embraer ERJ-195, 2011 года выпуска, авиакомпании Air Europa, регистрационные знаки EC-LKX, выполнял рейс из Paris/Orly (Франция) в Alicante (Испания). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 140 м.м. севернее Аликанте и в 160 м.м. восточнее Madrid, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Мадриде из-за отказа гидросистемы. Через 50 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 правую в мадридском аэропорту Барахас. Резервный ERJ-195 прибыл в Аликанте с задержкой 2 часа. Длина

ВПП 10/28 в Аликанте составляет 3000 м, длина ВПП 15 правой/33 левой в Барахасе составляет 4100 м, 15 левой/33 правой – 3500 м.

Посадка без шасси

9 января экипаж самолета Xian MA-60 авиакомпании TAM Bolivia, регистрационные знаки FAB-96, выполнял рейс из Riberalta в Guayaramerin (Боливия). На борту находились 16 пассажиров и 5 членов экипажа. В 07.20 (11.20 UTC) экипаж произвел посадку на ВПП 34 в Гуярамерине без выпуска шасси. Воздушное судно остановилось в 1300 м от входного торца ВПП. Никто не пострадал, самолет получил значительные повреждения. Аэропорт был закрыт на прием и выпуск. По сообщению представителя авиакомпании, экипажу не удалось выпустить шасси, после чего была выполнена посадка на фюзеляж. Совет по расследованию авиационных происшествий Боливии начал расследование. Аэропорт Гуярамерин находится в 44 м.м. северо-восточнее Риберальты. Имеет ВПП 16/34 длиной 1760 м. 18 марта 2011 года с данным самолетом имел место подобный инцидент, приведший к посадке на фюзеляж.



FAB-96 в Гуярамерине

Неуправляемый пассажир

9 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1997 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N189DN, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Honolulu (США). После благополучной посадки на ВПП 08 в Гонолулу и заруливания на стоянку один из пассажиров, японец 65 лет, был взят под стражу. По информации ФБР, в полете мужчина, путешествовавший первым классом, намеренно ударил бортпроводницу по лицу: сначала ладонью, а затем – кулаком. Пассажир находился в состоянии опьянения после неоднократно выпитых бокалов вина.

Японский гражданин был обвинен в нападении на борту воздушного судна, которое предусматривает максимальное наказание в виде шести месяцев тюрьмы и 10 000 долларов штрафа. У нападавшего был изъят паспорт с распоряжением оставаться на острове Оаху, после чего он был выпущен под залог в $10 000. Слушание уголовного дела назначено на 20 января.

Выкатывание за пределы ВПП

9 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2004 года выпуска, авиакомпании Enerjet, регистрационные знаки C-GDEJ, выполнял рейс из Fort St. John в Fort Nelson (Канада). На борту находились 112 пассажиров и 6 членов экипажа. Примерно в 10.30 (18.30 UTC) после посадки на ВПП 03 в Форт-Нельсоне воздушное судно выкатилось за пределы выходного торца ИВПП примерно на 76 м. Никто не пострадал. Самолет получил незначительные повреждения. В связи с инцидентом аэродром был закрыт на прием и выпуск ВС. Состояние ВПП на момент инцидента – чистая, сухая, индекс торможения – 60-70%. Длина ВПП 02/21 в Форт-Нельсоне составляет 1950 м.



Сводка METAP по аэродрому Форт-Нельсон:

```
CYYE 092000Z 00000KT 30SM BKN040 BKN140 BKN210 M08/M13 A2947 RMK SC5AC2CII
SLP008
CYYE 091900Z 00000KT 30SM FEW060 SCT140 BKN210 M10/M14 A2944 RMK SC2AC2CI2
SLP996
CYYE 091800Z 00000KT 30SM SCT140 BKN210 M10/M14 A2942 RMK AC4CI2 SLP991
CYYE 091700Z 00000KT 20SM FEW060 BKN140 BKN210 M08/M13 A2940 RMK SC2AC3CI0
SLP980
CYYE 091600Z 00000KT 15SM FEW060 OVC140 M09/M13 A2940 RMK SC2AC5 SLP978
```





C-GDEJ после выкатывания

Выключение двигателя в полете

9 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2001 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N971AN, выполнял рейс из Chicago/O'Hare в Boston (США). На борту находились 124 пассажира и 6 членов экипажа. Следуя на эшелоне полета 370 в 120 м.м. западнее Albany (США), экипаж был вынужден выключить левый двигатель (CFM56) из-за потери давления масла. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Албани, где через 25 минут благополучно приземлился на ВПП 19. Воздушное судно самостоятельно зарулило на стоянку в сопровождении эскорта аварийной техники. Резервный McDonnell Douglas MD-83 прибыл в Бостон с задержкой 4,5 часа.

Травмирование бортпроводника при болтанке

10 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-82, 1991 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N583AA, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Raleigh/Durham (США). Следуя на эшелоне полета 250 в районе Jackson, воздушное судно вошло в зону турбулентности. В возникшей болтанке пострадал бортпроводник. Рейс был продолжен до аэродрома назначения. Через 1 час 30 минут экипаж произвел благополучную посадку в Ралей-Дюраме.

Угроза взрыва

10 января экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Aerolineas Argentinas выполнял рейс из Neuquen в El Calafate (Аргентина). Когда воздушное судно заняло крейсерский эшелон полета, на туалетном зеркале пассажиром была обнаружена записка с угрозой взрыва. Экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения, где произвел благополучную посадку. Воздушное судно зарулило на отдаленную стоянку аэропорта Эль-Калафате, где были высажены пассажиры. При досмотре самолета и багажа следов взрывчатки обнаружено не было. Тем временем полиция арестовала двух молодых людей, покинувших самолет в Неукене, которые признались, что написали записку на зеркало в качестве шутки. В обратный рейс самолет вылетел с задержкой 2 часа.

Столкновение со стаей птиц

10 января экипаж самолета Boeing 767-300, 2000 года выпуска, авиакомпании Arkefly, регистрационные знаки PH-OYI, выполнял рейс из Curacao (Нидерландские Антильские острова) в Amsterdam (Нидерланды). В процессе конечного этапа захода на посадку экипаж доложил о столкновении с птицей. Через минуту, пересекая в снижении высоту 700 футов, экипаж объявил срочную ситуацию на борту, сообщив о многочисленных столкновениях с гусями. Заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую аэропорта Схипхол. После посадки экипаж сообщил об имевшей место индикации высокой температуры правой системы кондиционирования. Двигатели при этом работали штатно. Воздушное судно зарулило на стоянку на одном двигателе в сопровождении машин аварийных служб.

Угроза взрыва

10 января экипаж самолета Airbus A319-100 авиакомпании Air India выполнял рейс из Mumbai в Delhi (Индия). На борту находились 117 пассажиров и 6 членов экипажа. Когда воздушное судно следовало по маршруту, в авиакомпанию поступил анонимный телефонный звонок, сообщивший о взрывном устройстве на борту самолета. Так как экипаж к моменту сообщения снижался в Дели, заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось, после чего зарулило на отдаленную стоянку. При последующем осмотре самолета и багажа следов взрывчатки не обнаружено.

Электрический запах на борту

10 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2010 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N829NN, выполнял рейс из New York/JFK (США) в San Juan (Пуэрто-Рико). На борту находились 154 человека. В процессе набора высоты после взлета при пересечении 13000 футов экипаж доложил об электрическом запахе в районе передней кухни и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 31 левую через 20 минут после взлета. Самолет вылетел повторно спустя 2 часа и прибыл в Сан-Хуан с задержкой 1 час.

Прерванный взлет

10 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2004 года выпуска, авиакомпании S7 («Сибирь»), регистрационные знаки VP-BHJ, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Новокузнецк. Экипаж прекратил взлет с покрытой мокрым снегом ВПП 14 левой в Домодедове из-за незакрытия технического люка. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и зарулило на перрон.

Проблемы с наддувом

10 января экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании East Air, регистрационные знаки EY-539, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Куляб (Таджикистан). В процессе набора высоты после взлета из Домодедова при пересечении эшелона полета 260 экипаж доложил о проблемах с наддувом гермокабины и, не объявляя аварийной ситуации, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно снизилось с эшелона полета 270 до эшелона 180. Органом ОВД воздушному судну было обеспечено спрямление маршруту. Через 35 минут экипаж произвел благополучную посадку в Домодедове.

Столкновение со стаей птиц

11 января экипаж самолета Boeing 747-400, 2006 года выпуска, авиакомпании Malaysia Airlines, регистрационные знаки 9M-MPR, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Kuala Lumpur (Малайзия). В процессе набора



Носовой обтекатель 9M-MPR после столкновения с птицей

высоты после взлета с ВПП 18 левой в кабине был услышан сильный удар. Из-за ошибочных показаний левого указателя скорости (командирского) активировался автомат предупредительной тряски. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и занял зону ожидания для выработки топлива, после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 18 правую через 1 час 20 минут после взлета и сразу зарулило на перрон. При послеполетном осмотре были обнаружены следы столкновений с несколькими птицами, одна из которых, пробив обшивку носового обтекателя, попала внутрь отсека радиолокатора. Отсутствовал

датчик угла атаки. После проведенного ремонта воздушное судно вылетело повторно с задержкой 24 часа.

Самовыключение двигателя

11 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1991 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BWV, выполнял рейс из Южно-Сахалинска в Шереметьево/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в Шереметьеве экипаж доложил о самопроизвольном выключении левой силовой установки. В аэропорту была объявлена тревога. Экипаж продолжил заход и через 20 минут произвел благополучную посадку на ВПП 25 левую в Шереметьеве.

Проблемы с гидросистемой

11 января экипаж самолета Airbus A330-200, 1999 года выпуска, авиакомпании Corsair, регистрационные знаки F-HCAT, выполнял рейс из Miami (США) в Paris/Orly (Франция). Следуя на эшелоне полета 360 примерно на полпути между Багамскими и Бермудскими островами (в 500 м.м. северо-восточнее Майами), экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с гидросистемой. Помощь экипажем не запрашивалась. На обратном пути, продолжая следовать на эшелоне полета 360, пилоты произвели 20-минутный слив топлива. В процессе снижения для захода на посадку в Майами экипаж объявил ситуацию срочности на борту, сообщив о том, что нуждается в дополнительном времени для выпуска закрылков. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 27 в Майами через 3 часа 10 минут после взлета. Задержка прибытия в Париж составила 36 часов.

Индикация дыма в грузовом отсеке

12 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2004 года выпуска, авиакомпании PSA Airlines, регистрационные знаки N226JS, по соглашению с US Airways выполнял рейс из Nashville в Washington/National (США). На борту находились 23 пассажира и 3 члена экипажа. Следуя на эшелоне полета 310 в 100 м.м. юго-западнее Charleston, экипаж доложил об индикации дыма в грузовом отсеке и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 23 в Чарльстоне и было остановлено на полосе. При осмотре воздушного судна прибывшими аварийными службами была обнаружена утечка газообразного вещества (предположительно кислород), образующего туман. Следов огня, перегрева или дыма обнаружено не было. После выключения на ВПП воздушное судно было отбуксировано на перрон. Оставшаяся часть рейса была отменена.

Выключение двигателя в полете

12 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1990 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N637AM, выполнял рейс из Miami в Dallas/Ft. Worth (США). На борту находились 195 человек. Следуя на эшелоне полета 400 в 30 м.м. юго-восточнее New Orleans, экипаж доложил о выключении левого

двигателя (RB211). Сообщив об остатке топлива на 2 часа 30 минут, экипаж благополучно произвел вынужденную посадку на ВПП 28 в Новом Орлеане спустя 30 минут. Резервный Boeing 757-200 прибыл в Даллас с задержкой 6 часов 15 минут.

Столкновение с птицей

12 января экипаж самолета Embraer ERJ-145, 2001 года выпуска, авиакомпании Chautauqua, регистрационные знаки N370SK, по соглашению с US Airways выполнял рейс из New York/La Guardia в Louisville (США). В процессе захода на посадку в Луисвилле в левый двигатель (Ae3007) попала птица. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 35 левую.

Выключение двигателя в полете

13 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2007 года выпуска, авиакомпании China Eastern, регистрационные знаки B-5301, выполнял рейс из Xiamen в Shanghai/Hongqiao (Китай). На борту находились 112 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Ксиамена на воздушном судне возникла сильная вибрация. Экипаж произвел выключение правой силовой установки и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Ксиамене через 20 минут после взлета. По словам пассажиров, корпус самолета стал серьезно вибрировать, а из правого двигателя вылетали искры вплоть до его выключения.

Электрический запах в кабине

13 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1999 года выпуска, авиакомпании US Airways, регистрационные знаки N107US, выполнял рейс из Philadelphia в Fort Lauderdale (США). В процессе захода на посадку в Форт-Лодердейле экипаж доложил об электрическом запахе в кабине. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 27 правую, после чего освободил полосу. Прибывшие по тревоге пожарные не обнаружили следов огня, перегрева или дыма.

Разрушение пневматиков

13 января экипаж самолета Fokker 100, 1992 года выпуска, авиакомпании Iran Air, регистрационные знаки EP-CFP, выполнял рейс из Dammam (Саудовская Аравия) в Mashad (Иран). При посадке на ВПП 31 правую в Машаде произошло разрушение нескольких пневматиков шасси. Экипаж благополучно завершил пробег и остановился на ВПП, заблокировав полосу и РД G. ВПП была закрыта в течение часа до момента буксировки воздушного судна на РД.

Сводка METAP по аэродрому Машад:

```
OIMM I3I530Z I00I6KT I800 BR OVC008 03/03 QI0I6 A3003
OIMM I3I500Z I30I0KT I200 BR OVC006 04/03 QI0I6 A3003
OIMM I3I450Z I30I0KT I200 BR OVC006 04/03 QI0I6 A3003
OIMM I3I430Z I20I6KT I500 BR BKN008 04/03 QI0I6 A3002
OIMM I3I400Z I20I2KT 5000 BR FEW025 05/03 QI0I6 A3002
OIMM I3I350Z I20I2KT 5000 BR FEW025 05/03 QI0I6 A3002
```

Схема аэродрома Машад (AIP Iran)

AIP
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN

AD2 OIMM ADC
2 JUL 10

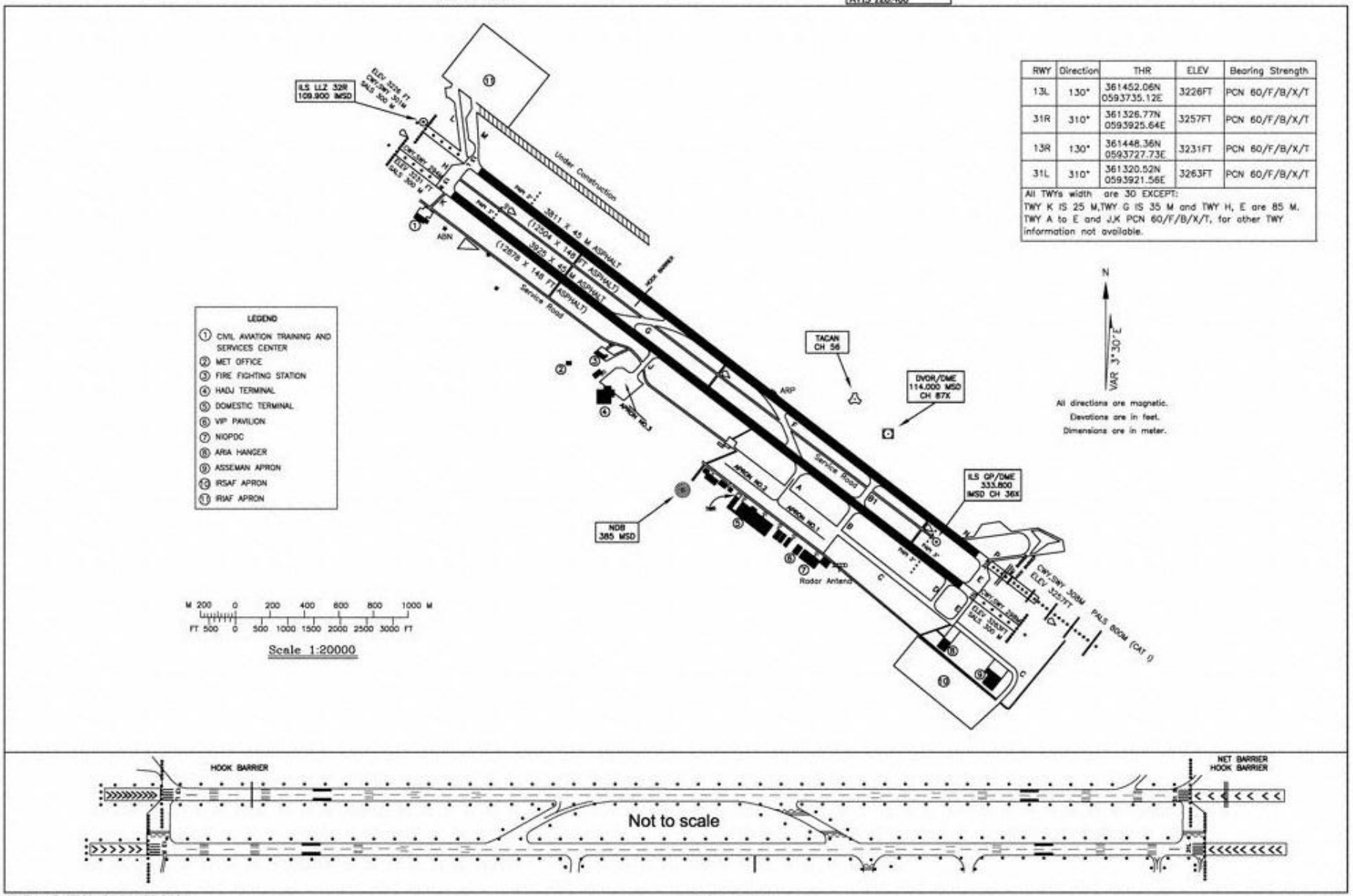
AERODROME CHART - ICAO

ARP 36°14'03" N 059°38'42" E

AD ELEV 3263 FT

TWR 118.100
GND 121.700, 121.900
ATIS 126.400

MASHHAD / SHAHID HASHEMI NEJAD



RWY	Direction	THR	ELEV	Bearing Strength
13L	130°	361452.06N 0593735.12E	3226FT	PCN 60/F/B/X/T
31R	310°	361326.77N 0593925.64E	3257FT	PCN 60/F/B/X/T
13R	130°	361448.36N 0593727.73E	3231FT	PCN 60/F/B/X/T
31L	310°	361320.52N 0593921.56E	3263FT	PCN 60/F/B/X/T

All TWYs width are 30 EXCEPT:
TWY K IS 25 M,TWY G IS 35 M and TWY H, E are 85 M.
TWY A to E and JK PCN 60/F/B/X/T, for other TWY information not available.

LEGEND
① CIVIL AVIATION TRAINING AND SERVICES CENTER
② MET OFFICE
③ FIRE FIGHTING STATION
④ HADJ TERMINAL
⑤ DOMESTIC TERMINAL
⑥ VIP PAVILION
⑦ NIOPDC
⑧ ARIA HANGER
⑨ ASSEMAN APRON
⑩ IRSAF APRON
⑪ IRIAF APRON

CIVIL AVIATION ORGANIZATION

CHANGES: New TWY B1

AMDT 4/10

Столкновение с птицей

13 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2008 года выпуска, авиакомпании Pegasus Airlines, регистрационные знаки TC-AAH, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Istanbul/Sabiha Gokcen (Турция). На борту находились 137 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 центральной экипаж доложил о столкновении с птицей и прекратил набор на эшелоне полета 050. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и благополучно приземлилось на ВПП 36 правую через 12 минут после взлета. Самолет был допущен к повторному вылету после 2-часовой стоянки.

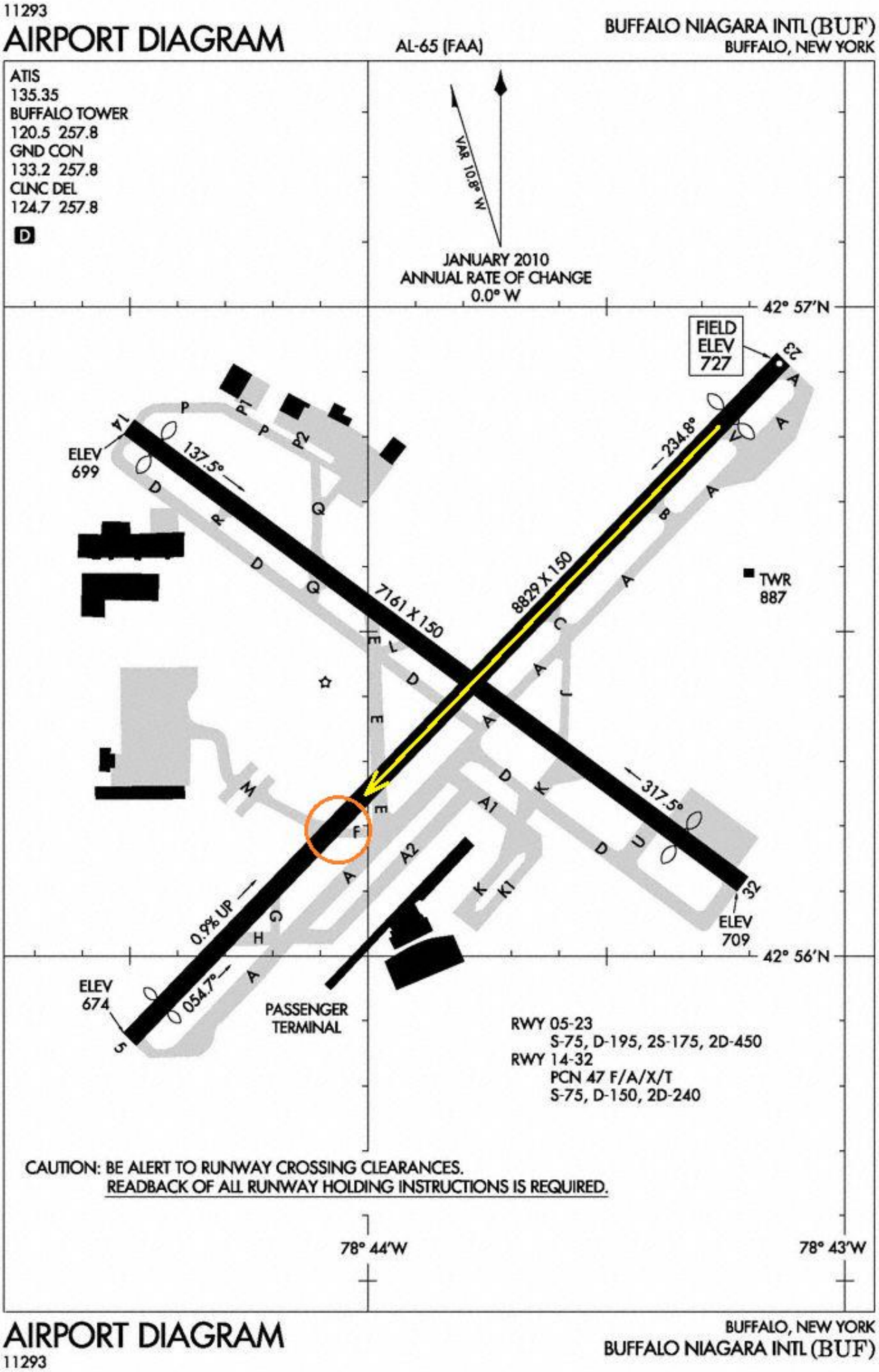
Дым в кабине

13 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400, 2009 года выпуска, авиакомпании Porter Airlines, регистрационные знаки C-GLQQ, выполнял рейс из Quebec в Toronto (Канада). На борту находились 68 человек. В процессе набора высоты после взлета из Квебека на эшелоне полета 180 экипаж почувствовал запах дыма в кабине и вскоре после этого увидел струйки дыма, сопровождаемые появлением индикации [ENG ADPT HEAT 1]. Экипаж выполнил карту проверок при возникновении задымления и, надев кислородные маски и очки, объявил аварийную ситуацию. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и благополучно приземлилось на ВПП 06 в Квебеке через 45 минут после взлета. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов огня или перегрева, при этом запах дыма продолжал ощущаться. Воздушное судно зарулило на стоянку. Пассажиры покинули самолет обычным способом. На стоянке воздушное судно было снова осмотрено пожарными: запах дыма продолжал ощущаться, однако, источник обнаружен не был. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом было найдено повреждение переходника обогревателя на входе двигателя, приведшее к перегреву. Из-за перегрева возник дым, попавший в систему отбора двигателя и систему кондиционирования воздушного судна. Произведена замена переходника устройства обогрева в сборе.

Выезд за пределы РД

13 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-88, 1988 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N930DL, выполнял рейс из Atlanta в Buffalo (США). Воздушное судно произвело благополучную посадку на ВПП 23 в Буффало и после пробега снизило скорость до скорости руления перед РД F. Для освобождения ВПП на РД F экипажу пришлось выполнить резкий разворот влево, в процессе которого носовая опора шасси вышла за пределы искусственного покрытия. Самолет потерял возможность дальнейшего передвижения. ВПП была заблокирована до момента буксировки воздушного судна на перрон. Воздушное судно смогло вылететь в обратный рейс уже через 2 часа.

Схема аэродрома Буффало на следующей странице - FAA


11293
AIRPORT DIAGRAM
AL-65 (FAA)
BUFFALO NIAGARA INTL (BUF)
BUFFALO, NEW YORK
ATIS
135.35
BUFFALO TOWER
120.5 257.8
GND CON
133.2 257.8
CLNC DEL
124.7 257.8
D
VAR 10.8° W
JANUARY 2010
ANNUAL RATE OF CHANGE
0.0° W
42° 57'N
FIELD
ELEV
727
ELEV
699
137.5°
234.8°
7161 X 150
8829 X 150
TWR
887
317.5°
ELEV
709
0.9% UP
054.7°
42° 56'N
ELEV
674
PASSENGER
TERMINAL
RWY 05-23
S-75, D-195, 2S-175, 2D-450
RWY 14-32
PCN 47 F/A/X/T
S-75, D-150, 2D-240
CAUTION: BE ALERT TO RUNWAY CROSSING CLEARANCES.
READBACK OF ALL RUNWAY HOLDING INSTRUCTIONS IS REQUIRED.
78° 44'W
78° 43'W
AIRPORT DIAGRAM
11293
BUFFALO, NEW YORK
BUFFALO NIAGARA INTL (BUF)
NE-2, 12 JAN 2012 to 09 FEB 2012
NE-2, 12 JAN 2012 to 09 FEB 2012

Утечка из гидросистемы

13 января экипаж самолета Airbus A319-100, 1997 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FZUJ, выполнял рейс из Toronto (Канада) в Providencialis (Острова Теркс и Кайкос). На борту находились 115 человек. В процессе захода на посадку в Провиденсьялесе экипаж обнаружил утечку жидкости из зеленой гидросистемы с последующей индикацией перегрева желтой гидросистемы. Экипаж приступил к выполнению необходимых проверок и, объявив аварийную ситуацию, продолжил заход в Провиденсьялес. После выпуска шасси резервным способом экипаж произвел благополучную посадку, однако, был вынужден остановить воздушное судно на ВПП из-за отсутствия управления разворотом носовой опоры после резервного выпуска шасси. На перрон воздушное судно было отбуксировано тягачом. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, потеря рабочей жидкости в зеленой гидросистеме произошла из-за утечки из перепускного клапана створки левой основной опоры шасси. Перегрев в желтой гидросистеме произошел в результате непрерывной работы по передаче энергии в зеленую гидросистему.

Неисправность наддува

13 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2001 года выпуска, авиакомпании «Таймыр», регистрационные знаки VQ-BDN, выполнял рейс из Нового Уренгоя в Уфу. На борту находились 103 пассажира и 8 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Нового Уренгоя экипаж доложил об индикации неисправности клапана отбора воздуха левого двигателя, приняв решение следовать до аэродрома назначения на эшелоне полета 240. Воздушное судно произвело благополучную посадку в Уфе.

Падение давления в гермокабине

13 января экипаж самолета Embraer ERJ-190, 2007 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FHNX, выполнял рейс из Halifax в St. John's (Канада). На борту находились 55 человек. В процессе набора высоты после взлета из Галифакса при пересечении эшелона полета 340 сработало главное табло сигнализации, и появились сообщения об отказах автоматического и ручного регулирования давления в гермокабине. Со скоростью 250 футов/минуту начался рост барометрической высоты в кабине. После достижения высоты в кабине 7500 футов экипаж приступил к ускоренному (но не аварийному) снижению до высоты 10 000 футов. В процессе снижения рост высоты в кабине прекратился, но затем начался вновь. Кислородные маски пассажиров не выпадали. Экипаж возвратился на аэродром вылета и через 50 минут после взлета произвел благополучную посадку на ВПП 23 в Галифаксе. Резервный ERJ-190 прибыл в Сент-Джонс с задержкой 8 часов. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, экипаж принял решение не производить аварийное снижение. После посадки инженерно-техническим составом был заменен выпускной клапан системы управления давлением в гермокабине и проведен тест-контроль, после чего воздушное судно было допущено к полетам.

Посадка на параллельную ВПП

14 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2008 года выпуска, авиакомпании Germania, регистрационные знаки D-ASTY, выполнял рейс из Cochstedt (Германия) в Las Palmas (Испания). Экипажу был разрешен заход ВПП 21 правую аэропорта Gran Canaria Лас-Пальмаса, однако, экипаж вывел воздушное судно на продолженную линию ВПП 21 левой. После благополучной посадки на свободную левую полосу воздушное судно благополучно завершило пробег и зарулило на перрон. По словам радиолюбителя, прослушивавшего частоту Вышки, диспетчер назвал пилота «глухим», на что последовали многочисленные извинения. Представитель авиакомпании Germania подтвердил инцидент и сообщил, что истинные причины и обстоятельства будут установлены расследованием. В авиакомпании сочли случившееся очень серьезным происшествием. ВПП 21 правая в Лас-Пальмасе оборудована для заход по ИЛС (а также ВОР и ДМЕ). ВПП 21 левая не оборудована для инструментального захода и предлагает лишь заход по ВОР или ОПРС на ВПП 21 правую с боковым смещением.

Сводка METAP по аэродрому Лас-Пальмас:

```
GCLP I4I600Z I70I2KT CAVOK 22/I3 QIOI8 NOSIG
GCLP I4I530Z I70I2KT CAVOK 22/I3 QIOI8 NOSIG
GCLP I4I500Z I60I2KT CAVOK 22/I4 QIOI9 NOSIG
GCLP I4I430Z I60IIKT IOOVI9O CAVOK 2I/I4 QIOI9 NOSIG
```

Поражение молнией

14 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VQ-BCN, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил о поражении воздушного судна электрическим разрядом и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Самолет благополучно приземлился в Шереметьеве. При послеполетном осмотре обнаружено повреждение статического разрядника и законцовки правой полуплоскости крыла.

Неуправляемый пассажир

14 января экипаж самолета Airbus A321-200, 2000 года выпуска, авиакомпании Thomas Cook, регистрационные знаки G-NIKO, выполнял рейс из Manchester (Великобритания) в Fuerteventura (Испания). На борту находились 206 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Манчестера на эшелоне полета 290 экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за неуправляемого пассажира на борту. Снизившись до эшелона полета 100, воздушное судно заняло зону ожидания для выработки топлива и через 1 час 20 минут после взлета благополучно приземлилось на ВПП 23 правую Манчестера. Пассажир 50 лет был арестован полицией. По словам находившихся на борту, между 50-летним мужчиной и, вероятно, его отцом разгорелся спор. Когда кабинный экипаж и другие пассажиры сделали попытку успокоить их, 50-летний мужчина высказал угрозы и

вступил в драку. Для усмирения разбушевавшегося потребовались силы пяти бортпроводников и одного пассажира. Полиция сообщила, что мужчина отпущен под залог. Ему предстоит предстать перед судом. Авиакомпания заявила о намерении оказать содействие в расследовании.

Возгорание пассажирского кресла

14 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2003 года выпуска, авиакомпании JAL Japan Airlines, регистрационные знаки JA705J, выполнял рейс из Tokyo/Narita (Япония) в Sydney (Австралия). На борту находились 260 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 левой аэропорта Нарита экипаж доложил о пожаре на борту и прекратил набор на высоте 9000 футов. Воздушное судно было без промедления выведено в точку конечного этапа захода на посадку на ВПП 34 левую. На высоте 2000 футов экипаж прекратил заход, сообщив о том, что пожар потушен, после чего занял эшелон 130 для слива топлива. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 левую в Нарите. Никто не пострадал. Рейс был перенесен на следующий день. Как сообщили пассажиры, самолет набирал высоту с потушенным светом в салоне. В этот момент они увидели языки пламени на подлокотнике кресла в бизнес-классе. Огонь был быстро потушен кабинным экипажем. Представитель авиакомпании подтвердил факт возгорания сиденья, произошедшего, вероятно, от зажигалки, владелец которой пока не установлен. Проводится расследование.

Выкатывание за пределы ВПП

14 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2000 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N790AN, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Rio de Janeiro/Galeo (Бразилия). После посадки на ВПП 28 в международном аэропорту Галеао воздушное судно выкатилось за пределы смещенного порога выходного торца ИВПП на ее закрытую часть. Никто не пострадал. В результате инцидента ВПП была закрыта в течение 1 час 20 минут. Воздушное судно было допущено к обратному рейсу и вылетело по расписанию через 13 часов после посадки. Длина ВПП 28 в аэропорту Галеао составляет 4000 м, однако, во время инцидента часть ее (1270 м) была закрыта из-за проводимых работ. Располагаемая посадочная дистанция составляла, таким образом, 2730 м.

Сводка METAP по аэродрому Рио-де-Жанейро:

```
SBGL I4I400Z 330IIKT 9999 FEW030 SCT050 34/I9 QIOII
SBGL I4I300Z 32008KT 9999 FEW030 SCT050 34/I9 QIOII
SBGL I4I200Z 320IIKT 9999 FEW025 SCT050 3I/I8 QIOII
SBGL I4II00Z 330I5KT 9999 FEW020 SCT040 3I/I8 QIOII
SBGL I4I000Z 28002KT 9999 FEW020 29/20 QIOII
```

Действующие НОТАМ:

```
K0048/I2 - DECLARED DIST RWY IO/28 CHANGED TO:  TORA   TODA  ASDA  LDA
RWY IO                                          2730M 2730M 2790M 2730M
RWY 28                                          2730M 2730M 2730M 2730M
```

JAN IO 2005 TIL JAN 22 2359 JAN 23 TIL 28 000I/0I59 0600/2359 JAN 29 0000 TIL 3I 2359 FEB 0I 0000/0I59, IO JAN 20:05 20I2 UNTIL 0I FEB 0I:59 20I2. CREATED: IO JAN 20:I7 20I2

K0047/I2 - RWY IO FST I270M CLSD DUE TO WIP. JAN IO I946 TIL JAN 22 2359 JAN 23 TIL 28 000I/0I59 0600/2359 JAN 29 0000 TIL 3I 2359 FEB 0I 0000/0I59, IO JAN I9:46 20I2 UNTIL 0I FEB 0I:59 20I2. CREATED: IO JAN I9:50 20I2

Электрический запах в кабине

14 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2002 года выпуска, авиакомпании Westjet, регистрационные знаки C-FWAI, выполнял рейс из Orlando (США) в Calgary (Канада). На борту находились 130 человек. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 380 в 35 м.м. южнее Minot (США), в пассажирском салоне был замечен электрический запах. Экипаж выполнил карту контрольных проверок при дыме/пожаре/испарениях. Через некоторое время бортпроводники сообщили об усилении запаха, после чего экипаж объявил аварийную ситуацию на борту. Через 22 минуты экипаж благополучно произвел вынужденную посадку в Миноте. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили никаких следов горения или плавления. Как сообщил Совет по безопасности на транспорте Канады, в ряду кресел 6-A-B-C были обнаружены несколько сгоревших диодов.

Больной пассажир

14 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2004 года выпуска, авиакомпании Air France, регистрационные знаки F-GSQG, выполнял рейс из Beijing (Китай) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). Следуя по маршруту, экипаж сообщил о больном пассажире на борту и принял решение произвести вынужденную посадку в международном аэропорту Толмачево/Новосибирск. Через 35 минут воздушное судно произвело благополучную посадку.

Невыпуск закрылков

14 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1998 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N171DZ, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Prague (Чешская Республика). Экипаж прекратил заход на посадку в Праге, после того как произошел отказ выпуска закрылков. Экипажу так и не удалось выпустить механизацию (кроме предкрылков), в результате чего заход на посадку производился с убранными закрылками. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 24 на повышенной скорости, остановившись примерно в 2100 м от ее начала. После остановки аварийные службы осмотрели самолет. Обратный рейс вылетел с задержкой 1 час после 4-часовой стоянки.



N171DZ на конечном этапе захода на посадку. Закрылки убраны, предкрылки выпущены (фото: Jan Pospisil)



Невыпуск закрылков

14 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2003 года выпуска, авиакомпании Transavia, регистрационные знаки PH-XRX, выполнял рейс из Rotterdam (Нидерланды) в Innsbruck (Австрия). В процессе захода на посадку в Инсбруке после захвата сигнала восточного курсового маяка на высоте 8400 футов экипаж прекратил заход и занял эшелон 140, после чего принял решение следовать на запасной аэродром Munich (Германия) из-за проблем с закрылками. Через 50 минут экипаж произвел благополучную посадку в Мюнхене на ВПП 26 левую. Воздушное судно вылетело из Мюнхена через 3 часа, прибыв в Инсбрук с задержкой 4 часа.

Неисправность двигателя

14 января экипаж самолета Bombardier Challenger 300, 2007 года выпуска, авиакомпании Arkasair, регистрационные знаки TC-ARB, выполнял рейс из Внуково/Москва в Nice (Франция). В процессе набора высоты после взлета из Внукова на эшелоне полета 120 экипаж доложил о проблемах с правой силовой установкой. После проведения проверок экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут самолет благополучно приземлился во Внукове.

Больной пассажир

14 января экипаж самолета Boeing 777-200, 2001 года выпуска, авиакомпании Air France, регистрационные F-GSPQ, знаки выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Guangzhou (Китай). Следуя по маршруту на эшелоне полета 350 в 400 км восточнее Москвы, экипаж сообщил о потере сознания пассажиром и принял решение развернуться и произвести вынужденную посадку в Шереметьеве. Через 55 минут, произведя слив топлива по маршруту, экипаж произвел благополучную посадку в Шереметьеве.

Дым в кабине

15 января экипаж самолета Boeing 737-300, 1988 года выпуска, авиакомпании Velvet Sky Airlines, регистрационные знаки ZS-SPU, выполнял рейс из Johannesburg в Cape Town (ЮАР). В процессе набора высоты после взлета из международного аэропорта Йоханнесбурга экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Йоханнесбурге через 10 минут после взлета. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Кейптаун с задержкой 4,5 часа.

Посадка без закрылков

15 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1999 года выпуска, авиакомпании Air Wisconsin, регистрационные знаки N421ZW, выполнял рейс из Philadelphia (США) в Ottawa (Канада). На борту находились 42 человека. В процессе захода на посадку в Оттаве экипаж сообщил об отказе выпуска закрылков. Выполнение необходимых действий согласно QRH не принесло результата, и экипаж произвел

посадку без выпуска закрылков. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была произведена перезагрузка системы выпуска закрылков, после чего воздушное судно было выпущено в рейс в соответствии с требованиями MEL. Через 4 дня аналогичный отказ с последующей посадкой без выпуска закрылков повторился (см. информацию за 19 января).

Больной пассажир на борту

15 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании TAP Air Portugal, регистрационные знаки CS-TNS, выполнял рейс из Lisbon (Португалия) в Домодедово/Москва. Следуя на эшелоне полета 330, экипаж сообщил о болезни пассажира и принял решение продолжать полет до аэродрома назначения. Воздушному судну было обеспечено спрямление маршрута. Экипаж произвел благополучную посадку в Домодедове.

Невыпуск закрылков

15 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2005 года выпуска, авиакомпании Luxair, регистрационные знаки LX-LGS, выполнял рейс из Luxembourg (Люксембург) в Lanzarote (Испания) и далее в Fuerteventura (Испания). На борту находились 128 пассажиров. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 21 в Ланцароте с высоты 1200 футов экипаж ушел на второй круг из-за проблем с закрылками. Заняв высоту 5000 футов для проведения проверок, экипаж впоследствии принял решение следовать для вынужденной посадки в Фуэртевентуру, где воздушное судно благополучно приземлилось спустя 40 минут. Резервный Boeing 737-800 был направлен на Канарские острова для выполнения обратного рейса. Задержка прибытия в Люксембург составила около 10 часов.

Вынужденная посадка для высадки пассажиров

15 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1991 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N664DN, выполнял рейс из Atlanta (США) в San Jose (Коста-Рика). Следуя на эшелоне полета 370 в 10 м.м. севернее международного аэропорта Tampa (США), экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, запросив помощь полиции из-за двух неуправляемых пассажиров. Через 25 минут экипаж произвел благополучную посадку в Тампе. Супружеская пара была снята с рейса. Воздушное судно прибыло в Сан-Хосе с задержкой 2,5 часа. По сообщению представителя аэропорта Тампа, семейная пара из Германии, следовавшая первым классом, требовала питание и шампанское, отказываясь садиться в кресла. Также сообщается о том, что штрафные санкции к нарушителям применены не были. По словам семейной пары, бортпроводники представили дело совершенно иначе. Глава семьи, адвокат из Германии, попросил шампанское, на что получил ответ о том, что вино закончилось. Оба пассажира в это время находились на своих местах. Ответив отказом на просьбу пассажиров, бортпроводник удалился. Предшествовавшие этому разговоры были совершенно обычными и касались выбора еды.

Неисправность гидросистемы

16 января экипаж самолета Airbus A321-200, 2008 года выпуска, авиакомпании Monarch Airlines, регистрационные знаки G-OZBU, выполнял рейс из Birmingham (Великобритания) в Las Palmas (Испания). Следуя на эшелоне полета 360 в 230 м.м. юго-восточнее Brest (Франция), экипаж сообщил о решении возвратиться на аэродром вылета из-за проблем с гидросистемой. Через 2 часа воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 15 в Бирмингеме. Резервный Airbus A321-200 прибыл в Лас-Пальмас с задержкой 6 часов 10 минут.

Отказ управления носовой опорой шасси

16 января экипаж самолета Boeing 737-800, 1998 года выпуска, авиакомпании «Таймыр», регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Толмачева/Новосибирск в Краснодар. На борту находились 90 пассажиров и 8 членов экипажа. После посадки в Краснодаре экипаж доложил об отказе управления носовой опорой шасси.

Возврат по техпричине

16 января экипаж самолета Boeing 767-300. 1993 года выпуска, авиакомпании United Airlines, регистрационные знаки N657UA, выполнял рейс из Washington/Dulles (США) в Домодедово/Москва. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 310 в 15 м.м. восточнее Philadelphia экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 1 час 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 19 правую вашингтонского аэропорта имени Даллеса. Сообщается о возникших в полете технических проблемах.

Смерть члена экипажа в полете

16 января экипаж самолета Boeing 757-200 авиакомпании «ЮТэйр» выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Толмачево/Новосибирск. Через 3 часа после взлета из Бангкока, когда воздушное судно следовало над территорией Китая, второй пилот 44 лет почувствовал себя плохо и был перемещен из кабины в вестибюль бортпроводников. Среди пассажиров рейса оказался врач-кардиолог, который оказал пилоту первую помощь. Но вскоре самочувствие члена экипажа резко ухудшилось. Командир воздушного судна принял решение о вынужденной посадке в аэропорту Chengdu (Китай), однако в процессе снижения второй пилот скончался. Командир экипажа принял решение продолжать полет до аэродрома назначения и через несколько часов благополучно приземлился в Новосибирске. По предварительной оценке пассажира-кардиолога, пилот скончался от обширного инфаркта.

Пожар тормозов

17 января экипаж самолета Airbus A330-300, 2001 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-GHLM, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Toronto (Канада). На борту находились 148 человек. После

посадки на ВПП 05 в Торонто на левой основной опоре шасси возник пожар тормозов, который удалось быстро потушить до прибытия пожарных. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, воздушное судно было выпущено в рейс в соответствии с требованиями MEL с неисправным тормозным устройством №2. При посадке возник пожар на левой опоре, который был быстро потушен. Температура устройства №5 достигла 650 градусов С. Инженерно-техническим составом была проведена проверка тормозов – они признаны исправными. Одновременно было обнаружено наличие избыточной смазки на механизме левой основной опоры, что привело к возникновению пожара.

Больной пассажир

17 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2004 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BWL, выполнял рейс из Перми в Шереметьево/Москва. Перед началом снижения для захода на посадку в Шереметьеве экипаж сообщил о болезни пассажира и запросил спрямление маршрута. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход.

Неуборка шасси

17 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2008 года выпуска, авиакомпании Tiger Airways, регистрационные знаки VH-VNG, выполнял рейс из Melbourne в Brisbane (Австралия). На борту находились 100 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 34 в Мельбурне у воздушного судна не убралось шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 5000 футов и после выработки топлива возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 34 в Мельбурне через 45 минут после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Брисбен с задержкой 3 часа 20 минут.

Неисправность двигателя

17 января экипаж самолета Airbus A330-200, 2007 года выпуска, авиакомпании Etihad Airlines, регистрационные знаки A6-EYL, выполнял рейс из Kathmandu (Непал) в Abu Dhabi (ОАЭ). На борту находились 168 человек. Через 5 минут после взлета в процессе набора высоты возникли проблемы с одним из двигателей (Trent 772). Экипаж выключил двигатель и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Катманду спустя 1 час после взлета. 21 января воздушное судно выполнило рейс в Абу-Даби без пассажиров и впоследствии было допущено к полетам.

Отказ управления носовой опорой шасси

17 января экипаж самолета Boeing 737-800, 1998 года выпуска, авиакомпании «Таймыр», регистрационные знаки VQ-BDW, выполнял рейс из Краснодара в Толмачево/Новосибирск (далее – в Норильск). На борту находились 102 пассажира и 8 членов экипажа. После посадки в Новосибирске при освобождении ВПП экипаж доложил об отказе управления носовой опорой шасси. Воздушное судно было

отбуксировано на перрон тягачом. Аналогичный отказ имел место с данным самолетом днем ранее в Краснодаре (см. информацию от 17 января)

Падение давления в гермокабине

17 января экипаж самолета Dassault Falcon 2000EX, 2004 года выпуска, авиакомпании NetJets, регистрационные знаки CS-DFG, выполнял рейс из Внуково/Москва в Dubai (ОАЭ). Следуя на эшелоне полета 410, экипаж сообщил о падении давления в гермокабине и произвел снижение до эшелона 310. Было принято решение произвести вынужденную посадку. Через 1 час 5 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Донецке (Украина).

Невыпуск закрылков

17 января экипаж самолета Ан-148-100, 2009 года выпуска, авиакомпании «Россия», регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Краснодара в Пулково/Санкт-Петербург. На борту находились 56 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе захода на посадку в Пулкове экипаж доложил о невыпуске закрылков штатным и резервным способами. Заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось в Пулкове.

Растрескивание лобового стекла

17 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2000 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N947AN, выполнял рейс из New York/JFK в San Diego (США). На борту находились 132 пассажира. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 360 в 70 м.м. севернее Washington/Dulles, произошло растрескивание лобового стекла кабины. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку. Через 25 минут воздушное судно благополучно приземлилось в вашингтонском аэропорту имени Даллеса. Резервный Boeing 737-800 прибыл в Сан-Диего с задержкой 3 часа 15 минут.

Неисправность двигателя

18 января экипаж самолета Airbus A330-300, 1993 года выпуска, авиакомпании Brussels Airlines, регистрационные знаки OO-SFM, выполнял рейс из Banjul (Гамбия) в Brussels (Бельгия). На борту находились 240 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Банжула экипаж сообщил о решении произвести вынужденную посадку в Dakar (Сенегал), расположенном в 90 м.м. к северу, из-за проблем с двигателем (CF6). Воздушное судно благополучно приземлилось в Дакаре. Пассажиры были размещены в отелях. Для продолжения рейса в Дакар был направлен резервный самолет.

Отказ топливных указателей

18 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2000 года выпуска, авиакомпании Pinnacle Airlines, регистрационные знаки N8416B, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Detroit в Portland (США). На борту находились 51 пассажир и 3 члена экипажа. Следуя на эшелоне полета 290 в 30 м.м. северо-западнее Albany, экипаж сообщил о проблемах с указателями топлива и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Албани. Самолет был допущен к дальнейшему полету спустя 2 часа.

Растрескивание лобового стекла

18 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2001 года выпуска, авиакомпании Tarom Romanian Airlines, регистрационные знаки YR-BGG, выполнял рейс из Bucharest/Otopeni (Румыния) в Paris/Charles de Gaulle (Франция). Следуя на эшелоне полета 400 в 130 м.м. северо-восточнее Munich (Германия) и в 30 м.м. южнее Prague (Чешская Республика), из-за растрескивания лобового стекла кабины экипаж приступил к снижению и через 15 минут занял высоту 9000 футов. 35 минут спустя воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую запасного аэродрома Мюнхен.

Повреждение пневматиков

18 января экипаж самолета Boeing 737-400, 1996 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BHZ, выполнял рейс из Тюмени во Внуково/Москва. На борту находились 84 пассажира. После посадки во Внукове и освобождения ВПП водитель машины сопровождения обнаружил отсутствие давления в обоих пневматиках правой основной опоры шасси и одном из колес левой стойки. Воздушное судно было остановлено, а затем отбуксировано на перрон.

Возврат по техпричине

18 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2000 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGX, выполнял рейс из Нарьян-Мара в Пулково/Санкт-Петербург. Следуя по маршруту в 350 км северо-восточнее Архангельска, экипаж сообщил об отказе системы вентиляции электронных дисплеев и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 40 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Нарьян-Маре.

Ожог бортпроводника паром

19 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1992 года выпуска, авиакомпании Thomson Airways, регистрационные знаки G-DBLA, выполнял рейс из Bridgetown (Барбадос) в London/Gatwick (Великобритания). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 330 над Атлантическим океаном, бортпроводница получила ожог лица паром от печи (контейнера с пищей). Находившиеся среди пассажиров врач и медсестры оказали бортпроводнику первую помощь. Через 1 час

после происшествия экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в Bermuda (Бермудские острова), объявив состояние срочности по медицинским показаниям. Через 4 часа после вылета из Бриджтауна воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 30 международного аэропорта Бермуд. После посадки бортпроводнику была оказана помощь бригадой медицинских работников. Самолет вылетел снова через 1 час 40 минут, прибыв в Лондон с задержкой 4 часа.

Посадка без закрылков

19 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1999 года выпуска, авиакомпании Air Wisconsin, регистрационные знаки N421ZW, выполнял рейс из Philadelphia (США) в Ottawa (Канада). На борту находились 35 человек. В процессе захода на посадку в Оттаве при переводе рукояти выпуска закрылков в положение «8 градусов» закрылки остались в убранном положении. Выполнение предусмотренных QRH действий не помогло решить проблему. Через 30 минут после прекращения захода экипаж на повышенной скорости произвел благополучную посадку на ВПП 32 в Оттаве. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом вновь был произведен сброс параметров системы выпуска закрылков, после чего воздушное судно было выпущено в рейс на базу в соответствии с требованиями MEL. Через два дня после инцидента механиками был заменен блок управления мощностью в системе привода закрылков, после чего воздушное судно было допущено к полетам.

Дым в салоне

19 января экипаж самолета Airbus A380-800, 2009 года выпуска, авиакомпании Air France, регистрационные знаки F-HPJC, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Montreal (Канада). На борту находились 448 человек. Следуя на эшелоне полета 380 над Атлантическим океаном на удалении 1 час 15 минут от береговой линии (600 м.м. западнее Ирландии), экипаж доложил о срочной ситуации на борту, сообщив о дыме в салоне. Развернувшись и снизившись до эшелона полета 370, экипаж взял курс на Ирландию, но позднее принял решение следовать на аэродром вылета Париж. Через 2,5 часа после разворота воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 правую парижского аэропорта имени Шарля де Голля. Рейс был перенесен на следующий день и вылетел с задержкой 20 часов. Представитель авиакомпании сообщил, что в полете произошел перегрев видеоэкрана, но отрицал факт появления дыма в салоне, хотя доклад экипажа об этом транслировался другими пилотами центру ОВД Шеннона. По словам одного из пассажиров, из сиденья в экономическом классе пошел дым. После отключения развлекательной системы дым прекратился.

Невыпуск закрылков

19 января экипаж самолета Boeing 747-400, 2001 года выпуска, авиакомпании «Трансаэро», регистрационные знаки EI-XLM, выполнял рейс из Bangkok (Таиланд) в Домодедово/Москва. В процессе захода на посадку в Домодедове на

высоте 600 м экипаж доложил о проблемах с выпуском закрылков и прекратил заход. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Домодедове.

Больной пассажир

19 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2011 года выпуска, авиакомпании «Трансаэро», регистрационные знаки EI-UNK, выполнял рейс из London/Heathrow в Домодедово/Москва. Следуя на эшелоне полета 350, экипаж сообщил о болезни пассажира и запросил медицинскую помощь по прилету. Воздушному судну был обеспечен внеочередной заход на посадку.

Отказ навигационного компьютера

19 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2010 года выпуска, авиакомпании KLM, регистрационные знаки PH-BCA, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Шереметьево/Москва. После благополучной посадки в Шереметьеве экипаж сообщил об отказе в полете навигационного компьютера. Компьютер был перезагружен экипажем, после чего неисправность устранилась. Воздушное судно было допущено к обратному рейсу согласно техническому акту.

Отказ гидросистемы

19 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2001 года выпуска, авиакомпании Pinnacle Airlines, регистрационные знаки N8477R, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Wilkes-Barre в Detroit (США). На борту находились 41 пассажир и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Уилкс-Барра на эшелоне полета 290 экипаж доложил об отказе гидросистемы и принял решение произвести вынужденную посадку в Elmira (США). Первый заход на посадку оказался нестабилизированным и был прекращен из-за проблем с закрылками. Со второго захода экипаж произвел благополучную посадку в Эльмире на повышенной скорости. Резервный Canadair CRJ-200 прибыл в Детройт с задержкой 7,5 часов.

Неуправляемый пассажир

19 января экипаж самолета Embraer ERJ-190 авиакомпании TACA Costa Rica по соглашению с Avianca выполнял рейс из San Jose (Коста-Рика) в Medellin/Rio Negro (Колумбия). Незадолго до расчетного времени начала снижения поведение одного из пассажиров стало излишне возбужденным и, в конце концов, когда экипаж уже приступил к снижению, пассажир попытался проникнуть в кабину пилотов. Экипаж объявил аварийную ситуацию на борту, запросив помощь полиции по прилету. Воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Медельина. После посадки пассажир был усмирен и взят под стражу полицией. Сообщается о возможном возникновении галлюцинаций у пассажира, он был направлен в лечебное учреждение.

Выключение двигателя в полете

19 января экипаж самолета ATR-42-500, 1997 года выпуска, авиакомпании Tarom Romanian Airlines, регистрационные знаки YR-ATB, выполнял рейс из Iasi в Bucharest/Otopeni (Румыния). На борту находились 25 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета из Иаси экипаж был вынужден выключить правый двигатель (PW127), после чего возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось в Иаси через 15 минут после взлета. Резервный самолет прибыл в Бухарест с задержкой 4 часа.

Поражение молнией

19 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2003 года выпуска, авиакомпании Ryanair, регистрационные знаки EI-DAK, выполнял рейс из London/Stansted (Великобритания) в Malmo (Швеция). В процессе захода на посадку в Мальмо произошло поражение воздушного судна разрядом молнии. Экипаж продолжил заход и благополучно приземлился на ВПП 17. Обратный рейс был отложен из-за возникшей неисправности. По словам одного из пассажиров, самолет имел видимые повреждения обтекателя антенны радиолокатора и крыла.

Сводка METAP по аэродрому Мальмо :

```
ESMS I9I350Z 30006KT 2200 SN BR FEW005 SCT006 BKN008 00/M00 QI00I RI7/29//36
ESMS I9I320Z 230I6KT 6000 TSRA BKN005 OVC008 04/04 QI00I RI7/29//95
ESMS I9I250Z 240I6KT 6000 -DZ BR BKN005 04/04 QI00I RI7/29//95
ESMS I9I220Z 240I5KT 6000 -RA BKN006 05/04 QI002 RI7/29//95
ESMS I9II50Z 240I7KT 7000 BR FEW005 BKN008 04/04 QI003 RI7/29//95
```

Помпаж двигателя

19 января экипаж самолета Ил-96-300, 1991 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки RA-96005, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Goa (Индия). На борту находились 259 пассажиров. В процессе пробега после посадки в аэропорту Гоа после выключения реверса произошло самопроизвольное выключение третьей силовой установки со срабатыванием сигнализации «Помпаж» и резким ростом температуры выходящих газов.

Неуборка шасси

20 января экипаж самолета Canadair CRJ-700, 2004 года выпуска, авиакомпании Comair, регистрационные знаки N658CA, выполнял рейс из Cincinnati в New Orleans (США). На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 центральной в Цинциннати экипаж доложил об индикации неубранного положения шасси и запросил ожидание для проведения проверок перед возвратом на аэродром вылета. При контрольном проходе на малой высоте над ВПП 36 центральной с диспетчерской вышки было подтверждено визуально наблюдаемое выпущенное положение шасси. Экипаж запросил еще один проход на меньшей высоте для осмотра шасси инженерно-техническим составом. Через

15 минут после первого прохода экипажу был разрешен визуальный заход на ВПП 09, при котором аварийные службы и технические специалисты сообщили о выпущенном положении шасси. После этого экипаж выполнил третий заход и произвел благополучную посадку через 1 час после вылета. Воздушное судно было выпущено в рейс через 2 часа после посадки.

Возврат, заявленный как технический

20 января экипаж самолета Cessna 680 Citation Sovereign, 2009 года выпуска, оператора "Джеталлианс Восток" (до июля 2010 года -"Аэрофлот-Плюс", акционеры - австрийская Jet Alliance и «Аэрофлот») регистрационные знаки OE-GJM, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Уфу. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета примерно с середины маршрута из-за сообщения экипажа о проблемах с наддувом. После посадки командир воздушного судна сообщил, что технических проблем в полете не возникало, а возврат на аэродром вылета Шереметьево был произведен по решению авиакомпании из-за отказа пассажира от рейса в аэропорту Уфа. При этом органом ОВД, исходя из доклада экипажа о технических проблемах, на всем пути возврата обеспечивался приоритет в обслуживании и спрямление маршрута.

Незакрытие створок шасси

20 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2001 года выпуска, авиакомпании «Россия», регистрационные знаки VQ-BDY, выполнял рейс из Пулково/Санкт-Петербург в Екатеринбург. На борту находились 38 пассажиров и 6 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 10 правой Пулкова экипаж доложил об индикации незакрытого положения створок передней опоры шасси и прекратил набор на высоте 7000 футов, приняв решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 правую в Пулкове через 20 минут после взлета. Резервный Airbus A320-200 прибыл в Екатеринбург с задержкой 2,5 часа.

Отказ управления разворотом шасси

20 января экипаж самолета RRJ-95, 2011 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки RA-89004, выполнял рейс из Budapest (Венгрия) в Шереметьево/Москва. После благополучной посадки на ВПП 25 левую Шереметьева экипаж сообщил об отказе управления передней опорой шасси. Воздушное судно самостоятельно освободило ВПП.

Запах дыма

20 января экипаж самолета Canadair CRJ-200 авиакомпании PSA Airlines по соглашению с US Airways выполнял рейс из Charlotte в Charlottesville (США). На борту находились 42 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 18 центральной в Шарлотте экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о дыме на борту. В процессе выполнения захода на ВПП 18 правую дым начал

рассеиваться. Через 10 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку и зарулил на перрон. Резервный CRJ-200 прибыл в Шарлоттсвилл с задержкой 2 часа 20 минут.

Выключение двигателя в полете

20 января экипаж самолета Ан-26-100, 1979 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки RA-26662, выполнял рейс из Нового Уренгоя в Тюмень. На борту находились 32 человека. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 180 в районе Ноябрьска, сработала сигнализация «Стружка в масле» левой силовой установки с последующим падением давления масла в двигателе. Экипаж выключил двигатель и благополучно произвел вынужденную посадку в аэропорту Ноябрьска.

Невыпуск закрылков

20 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2003 года выпуска, авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, регистрационные знаки LN-RRL, выполнял рейс из Oslo в Tromsoe (Норвегия). В процессе захода на посадку в Тромсё экипаж прекратил заход из-за проблем с закрылками, после чего произвел набор высоты 6000 футов для проведения проверок. Через 35 минут после прекращения захода воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 в Тромсё на повышенной скорости.

Дым в кабине

21 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2003 года выпуска, авиакомпании Pinnacle Airlines, регистрационные знаки N8745B, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из New York/JFK в Lewisburg (США). На борту находились 4 пассажира и 3 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 04 левой в Нью-Йорке один из пилотов, надев кислородную маску, доложил о дыме в кабине. Экипажу была предложена для посадки ВПП 04 правая, в точку начала захода на которую воздушное судно было выведено векторением. Обстановка сильно осложнялась потенциальными конфликтами с плотным потоком заходящих воздушных судов, одному из которых пришлось запретить заход. Для устранения конфликтов экипажу CRJ-200 пришлось находиться на высоте 4000 футов и производить захват сигнала курсового маяка ИЛС на 3000 футах. В процессе захода на посадку диспетчер Вышки изменил экипажу ВПП на 04 левую, что вызвало необходимость дополнительной подготовки кабины находившимися в кислородных масках пилотами. Экипаж запрашивал частоту курсового маяка и дополнительное векторение для удлинения траектории. Через 12 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 04 левую в нью-йоркском аэропорту имени Кеннеди. После посадки и освобождения ВПП на РД Н экипаж сообщил об отсутствии дыма в салоне и исчезновении его из кабины, после чего зарулил на перрон без запроса аварийного обслуживания. Одному из вылетающих бортов было разрешено занятие исполнительного старта ВПП 04 левой при удалении аварийного CRJ-200 4,5 м.м., на что экипаж вылетающего борта ответил отказом из-за дефицита времени. По словам

представителя авиакомпании, причина появления дыма расследуется. Рейс был отменен, пассажиры перерегистрированы на другие рейсы.

Столкновение с птицей

21 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400, 2009 года выпуска, авиакомпании Olympic Air, регистрационные знаки SX-OBA, выполнял рейс из Athens (Греция) в Sofia (Болгария). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 21 левой в Афинах экипаж доложил о попадании птицы в двигатель. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку на ВПП 21 правую. Резервный Dash 8-400 прибыл в Софию с задержкой 1 час.

Проблемы с наддувом

21 января экипаж самолета Boeing 737-500 авиакомпании Southwest Airlines выполнял рейс из Baltimore в Newark (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 в Балтиморе экипаж доложил о проблемах с наддувом (отсутствие герметизации гермокабины) и прекратил набор на высоте 10 000 футов. Орган ОВД предложил экипажу следовать до аэродрома назначения на этой высоте. Экипаж продолжил полет в направлении Ньюарка, находясь на связи с диспетчерской и инженерно-технической службами авиакомпании. Через некоторое время было принято решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 33 левую в Балтиморе спустя 40 минут после взлета.

Столкновение с птицей

21 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2001 года выпуска, авиакомпании United, регистрационные знаки N33264. выполнял рейс из Sacramento в Houston (США). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 левой в Сакраменто произошло столкновение воздушного судна с птицей, попавшей в двигатель (CFM56). Экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов и возвратился на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 левую Сакраменто через 11 минут после взлета. Самолет получил повреждения, требующие ремонта. Рейс был отменен, пассажиры перерегистрированы на другие рейсы.

Отказ противообледенительной системы

21 января экипаж самолета Canadair CRJ-700 авиакомпании Expressjet (ранее - Atlantic Southeast Airlines) выполнял рейс по соглашению с Delta Airlines из Hartford в Washington/National (США). На борту находились 15 человек. Экипажу был разрешен взлет с ВПП 06. 30 секунд спустя экипаж сообщил об отмене решения на взлет из-за проблем с противообледенительной системой левой полуплоскости крыла. Через несколько секунд пилоты сообщили о погасании индикации неисправности и готовности к взлету. Воздушное судно произвело взлет после повторного разрешения и находилось в процессе набора высоты, когда экипаж доложил о проблемах со льдом на левом полукрыле и, прекратив набор на высоте 10 000 футов, принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода

экипаж объявил аварийную ситуацию и сообщил, что противообледенительная система крыла периодически отключалась. Через 15 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку в Хартфорде. Рейс был отменен.

Разрушение пневматиков

21 января экипаж самолета Bombardier Global Express 5000, 2007 года выпуска, оператора Internatinal Jet Management (Австрия), регистрационные знаки OE-IBC, выполнял рейс во Внуково/Москва. На борту находились 2 пассажира. При посадке на ВПП 19 во Внукове произошло разрушение обоих пневматиков левой основной опоры шасси и внешнего колеса правой стойки. Воздушное судно самостоятельно освободило ВПП.

Отказ управления разворотом шасси

21 января экипаж самолета Dassault Falcon 7X, 2009 года выпуска, оператора Internatinal Jet Management, регистрационные знаки OE-LLL, выполнял рейс в Шереметьево/Москва. В конце пробега после посадки в Шереметьеве экипаж доложил об отказе управления носовой опорой шасси. Воздушное судно самостоятельно освободило ВПП и зарулило на перрон.

Прерванный взлет

21 января экипаж самолета Bombardier Global Express, 2009 года выпуска, бизнес-оператора Gamma Aviation, регистрационные знаки VQ-BKI, выполнял рейс из Внуково/Москва в Nice (Франция). В процессе разбега с ВПП 19 во Внукове экипаж прекратил разбег, сообщив о неготовности к взлету. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, после чего зарулило на стоянку.

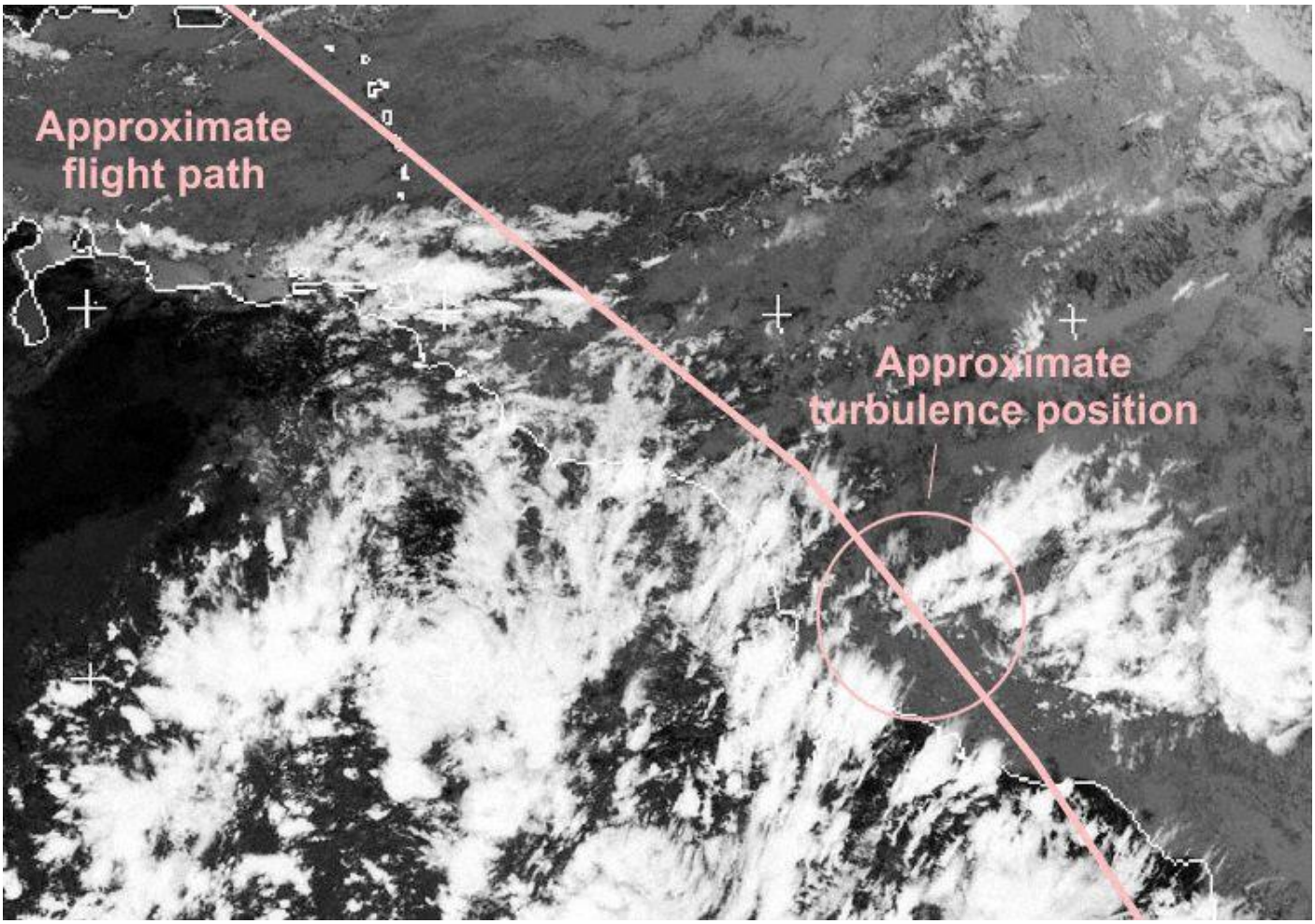
Невыпуск шасси

21 января экипаж самолета Embraer ERJ-135, 2002 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N816AE, выполнял рейс из New York/JFK (США) в Montreal (Канада). В процессе захода на посадку в Монреале с удаления 8 м.м. от ВПП экипаж ушел на второй круг, сообщив об индикации невыпущенного положения шасси. В качестве предосторожности была объявлена аварийная ситуация на борту, хотя к этому моменту все опоры шасси индицировались в выпущенном положении и установленными на замки. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку в Монреале через 10 минут после прекращения захода.

Травмирование кабинного экипажа в болтанке

22 января экипаж самолета Boeing 757-200, 2001 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N185AN, выполнял рейс из Recife (Бразилия) в Miami (США). На борту находились 136 пассажиров и 9 членов экипажа. Через 2 часа после взлета (около 17.30 UTC), следуя вдоль береговой линии

северо-восточного побережья Бразилии, воздушное судно вошло в зону турбулентности, при которой получили травмы несколько бортпроводников. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и благополучно приземлился в Майами через 6 часов. На стоянке воздушное судно ожидали машины скорой помощи. По сообщению представителя авиакомпании, 3 члена кабинного экипажа получили повреждения и были доставлены в местные госпитали. По словам пассажиров, примерно через 2 часа после начала полета самолет испытал сильный толчок, приведший к подбрасыванию вверх и ударам о потолок непристегнутых пассажиров и бортпроводников. Вместе с одной из бортпроводниц к потолку подлетела тележка с питанием, проделав большое отверстие в панели при ударе. При падении тележка упала на бортпроводницу. Повреждения были получены только членами кабинного экипажа. Первая помощь была оказана им находившимся среди пассажиров врачом.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 18.00 UTC 22 января 2012 года (фото: NASA)

Рассогласование указателей скорости

22 января экипаж самолета Boeing 747-400, 1991 года выпуска, авиакомпании United Airlines, регистрационные знаки N182UA, выполнял рейс из San Francisco (США) в Tokyo/Narita (Япония). На борту находились 307 человек. В процессе захода на посадку в Токио при пересечении высоты 4000 футов началось рассогласование показаний воздушной скорости на приборах командира воздушного судна и второго пилота. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 34 правую аэропорта Нарита. Воздушное судно не было допущено к дальнейшему рейсу в Сингапур.

Прерванный взлет

22 января экипаж самолета Airbus A320-200 авиакомпании Indigo выполнял рейс из Indore в Raipur (Индия). На борту находились 123 человека. В процессе разбега для взлета из Индора экипаж заметил птицу большого размера, подлетавшую к самолету справа. Взлет был прекращен на высокой скорости, однако, столкновения с птицей избежать не удалось. Птица попала в двигатель. Воздушное судно завершило пробег в пределах ВПП, при этом произошло падение давления в одном из пневматиков из-за перегрева тормозов. В результате столкновения с птицей были повреждены лопатки вентилятора. Резервный самолет прибыл в Райпур с задержкой 6,5 часов.

Ослепление лазером

22 января экипаж самолета Boeing 737-300, 1989 года выпуска, авиакомпании «Трансаэро», регистрационные знаки EI-CXR, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Домодедово/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в Домодедове при пересечении эшелона полета 150 экипаж доложил об ослеплении лучом лазера. Заход был продолжен. Через 20 минут экипаж произвел благополучную посадку в Домодедове.

Дым в кабине

22 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-300, 1990 года выпуска, авиакомпании Jazz, регистрационные знаки C-GTAG, выполнял рейс из Ottawa в Quebec (Канада). На борту находились 23 человека. В процессе снижения для захода на посадку в Квебеке при пересечении высоты 10 000 футов экипаж заметил дым в районе левого ветрового стекла. Пилоты надели кислородные маски и, объявив аварийную ситуацию, приступили к проверкам согласно QRH. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 06 в Квебеке. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, после посадки были обнаружено незначительное повреждение уплотнителя ветрового стекла и короткое замыкание клеммы L2 в клеммном блоке, расположенном между ветровым стеклом и рамой окна. Ветровое стекло было заменено.

Столкновение с птицами

22 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании S7 («Сибирь»), регистрационные знаки VQ-BDE, выполнял рейс из Владивостока в Иркутск (далее в Новосибирск). В процессе набора высоты после взлета из Владивостока экипаж доложил о столкновении с птицами после отрыва от ВПП. После оценки состояния систем при отсутствии индикации нештатной работы воздушного судна экипаж принял решение продолжить полет до аэродрома назначения. При осмотре ВПП были найдены два воробья.

Прерванный взлет

22 января экипаж самолета Boeing 777-300, 2000 года выпуска, авиакомпании Thai Airways International, регистрационные знаки HS-TKE, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Bangkok (Таиланд). В процессе разбега с ВПП 14 левой в Домодедове экипаж на скорости 50 узлов прекратил взлет, сообщив о проблемах с шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и возвратилось на перрон.

Дым в кабине

22 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1998 года выпуска, авиакомпании Nordwind Airlines, регистрационные знаки VQ-BKE, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Sharm el-Sheikh (Египет). В процессе набора высоты после взлета из Шереметьева экипаж доложил о запахе гари в кабине и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе захода на посадку дым начал рассеиваться. Через 15 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве, после чего запах гари исчез. При осмотре воздушного судна источников дыма не обнаружено.

Прерванный взлет

22 января экипаж самолета Fokker 28 Fellowship авиакомпании Biman Bangladesh выполнял рейс из Chittagong в Cox's Bazar (Бангладеш). На борту находились 77 пассажиров. В процессе разбега в аэропорту Читтагонг экипаж прекратил взлет после столкновения с птицей, в результате которого получил повреждения двигатель. Экипажа благополучно завершил пробег и возвратился на перрон. По словам представителя авиакомпании, в результате столкновения с птицей левая силовая установка получила незначительные повреждения.

Неуборка шасси

23 января экипаж самолета Canadair CRJ-100, 1996 года выпуска, авиакомпании Jazz, регистрационные знаки C-FWRT, выполнял рейс из Winnipeg в Edmonton (Канада). На борту находились 48 человек. В процессе набора высоты после взлета из Виннипега экипаж доложил о проблеме с носовой опорой шасси и, прекратив набор на высоте 4000 футов, занял зону ожидания. Через 20 минут экипажу удалось выпустить все опоры шасси ручным способом, что подтвердилось соответствующей индикацией. После выработки топлива экипаж возвратился на аэродром вылета и произвел благополучную посадку через 1 час после взлета. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, инженерно-техническим составом была обнаружена отсутствие рабочей жидкости в гидравлическом амортизаторе носовой опоры, препятствовавшее полной уборке стойки и постановке на замок. Гидроамортизатор был обслужен, после чего был успешно проведен тест-контроль системы уборки-выпуска шасси.

Отказ гидросистемы

23 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2008 года выпуска, авиакомпании British Airways, регистрационные знаки G-EUYA, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе конечного этапа захода на посадку в Пулкове экипаж сообщил о неисправности гидросистемы. Продолжив заход, экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 10 правую. Освободив полосу, воздушное судно было остановлено на РД, откуда было отбуксировано на стоянку.

Незакрытие грузового люка

23 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2007 года выпуска, авиакомпании Germanwings, регистрационные знаки D-AGWG, выполнял рейс из Внуково/Москва в Köln-Bonn (Германия). На борту находились 57 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 19 Внукова экипаж доложил об индикации незакрытого положения заднего грузового люка и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно произвело благополучную посадку на ВПП 19.

Разгерметизация

23 января экипаж самолета Boeing 737-400, 1994 года выпуска, авиакомпании «Донавиа», регистрационные знаки VQ-BAN, выполнял рейс из Ростова-на-Дону во Внуково/Москва. На борту находились 70 пассажиров и 8 членов экипажа. Сразу после занятия крейсерского эшелона полета 300 экипаж приступил к аварийному снижению до эшелона полета 140 из-за падения давления в гермокабине. В процессе возврата на аэродром вылета работа системы наддува была восстановлена. Через 1 час 10 минут после взлета экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 04 в Ростове.

Растрескивание лобового стекла

23 января экипаж самолета Airbus A330-300, 2001 года выпуска, авиакомпании Cathay Pacific, регистрационные знаки B-HLM, выполнял рейс из Hong Kong (Китай) в Singapore (Сингапур). В процессе набора высоты после взлета из Гонконга экипаж доложил о растрескивании лобового стекла и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую в Гонконге через 45 минут после взлета. Резервный самолет прибыл в Сингапур с задержкой 2,5 часа.

Потеря радиосвязи в полете

23 января экипаж грузового самолета Boeing 747-400, 2008 года выпуска, авиакомпании Air Bridge Cargo, регистрационные знаки VP-BIM, выполнял рейс из Красноярска в Frankfurt (Германия). Когда воздушное судно следовало в районе ответственности Екатеринбургского РЦ ЕС ОрВД, произошла потеря

радиосвязи по каналу «земля-воздух». На неоднократные вызовы органа ОВД по различным каналам освязи экипаж не отвечал. Радиосвязь с экипажем была восстановлена через 45 минут.

Индикация невыпущенного положения шасси

23 января экипаж самолета Embraer ERJ-145, 2000 года выпуска, авиакомпании Expressjet, регистрационные знаки N15986, по соглашению с United выполнял рейс из Richmond в Washington/Dulles (США). На борту находились 42 пассажира. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 19 центральную аэропорта имени Даллеса в условиях ограниченной видимости экипаж ушел на второй круг, сообщив об индикации невыпущенного положения шасси. Экипаж занял зону ожидания на высоте 4000 футов для проведения проверок и позднее принял решение следовать на запасной аэродром Baltimore из-за более благоприятной погоды. На предпосадочной прямой Балтимора экипаж сообщил Вышке о том, что после посадки будет проведена аварийная эвакуация самолета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 10 и было остановлено на полосе, после чего была проведена аварийная эвакуация пассажиров. Как сообщается, при заходе на посадку возникла индикация невыпущенного положения левой основной опоры шасси. Из-за низкой видимости (как в Вашингтоне, так и в Балтиморе) наземному персоналу было бы невозможно определить положение шасси с земли. По этой причине экипаж провел предпосадочную подготовку к возможной посадке без левой опоры шасси. Несмотря на то, что стойка вышла штатно, после посадки самолет был аварийно эвакуирован.

Сводка METAP по аэродрому Вашингтон:

```
KIAD 23I252Z 00000KT 0SM R0IR/2000V2800FT FG VV002 00/M0I A302I RMK A02 SFC VIS
I/4 SLP232 T0000I006
KIAD 23II52Z 00000KT 0SM R0IR/2600V3000FT FZFG VV002 M0I/M0I A3022 RMK A02 SFC
VIS I/2 SLP236 TI006I0II II006 2I0II 5702I
KIAD 23I057Z 00000KT 0SM R0IR/4500V5500FT FZFG VV002 M0I/M0I A3024 RMK A02 SFC
VIS I/2
```

Сводка METAP по аэродрому Балтимор:

```
KBWI 23I2IIZ 29003KT 3/4SM RI0/4000VP6000FT BR 0VC002 0I/00 A302I RMK A02
KBWI 23II54Z 29003KT I I/2SM BR 0VC004 0I/M0I A302I RMK A02 SLP232 4/00I
T0006I006 I0006 20000 56023
KBWI 23II44Z 00000KT I 3/4SM BR 0VC004 0I/M0I A302I RMK A02
```

Отказ противообледенительной системы

23 января экипаж самолета Canadair CRJ-700, 2002 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N503AE, выполнял рейс из Chicago в Washington/National (США). На борту находились 59 человек. В процессе снижения для захода на посадку в Вашингтоне при пересечении высоты 15500 футов экипаж сообщил о возникшей проблеме, позже уточнив ее как отказ противообледенительной системы, и сообщил о невозможности продолжить заход из-за метеоусловий. Пилоты запросили векторение из потока заходящих воздушных

судов в свободную зону и дальнейший уход на запасной аэродром, где имелись бы визуальные метеорологические условия, предложив в качестве возможного варианта Pittsburgh. После сообщения о сплошной облачности на ближайших аэродромах экипаж уточнил: «Что такое МРБ?», на что получил ответ диспетчера: «Мартинсбург». Пилоты объявили аварийную ситуацию, сообщив о перегреве правого полукрыла и решении произвести вынужденную посадку в Мартинсбурге. 20 минут спустя воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 26 Мартинсбурга. По словам представителя авиакомпании, на борту возникла индикация отказа. Пока неясно, был ли отказ в действительности или имела место неисправность индикации. Пассажиры были размещены в отелях и утром следующего дня автобусами доставлены в Вашингтон.

Сводка METAP по аэродрому Вашингтон:

```
KDCA 240I35Z I90I0KT ISM R0I/5500VP6000FT BR OVC003 04/04 A2996 RMK A02
KDCA 240II9Z I80I2KT 3/4SM R0I/4000VP6000FT BR OVC003 04/04 A2996 RMK A02
KDCA 240052Z I8009KT I 3/4SM BR OVC003 05/04 A2997 RMK A02 SLPI47 T00500044
KDCA 232354Z 2I007KT I 3/4SM BR OVC003 04/04 A2997 RMK A02
```

Сводка METAP по аэродрому Мартинсбург:

```
KMRB 24025IZ 00000KT 2SM BR SCT070 03/02 A2987 RMK A02 VIS IV4
KMRB 240I53Z I8004KT 9SM CLR 04/03 A2985 RMK A02 SLPII2 T00440033
KMRB 240053Z I7003KT 9SM CLR 04/03 A2985 RMK A02 SLPII3 T00440033
KMRB 2400I5Z 00000KT I0SM SCT008 06/04 A2985 RMK A02
KMRB 232353Z I7004KT I0SM CLR 05/04 A2984 RMK A02 SLPI09 6000I T00500039 I0072
200II 55004
```

Перегрев тормозов

23 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2010 года выпуска, авиакомпании KLM, регистрационные знаки PH-BGI, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Athens (Греция). На борту находились 137 человек. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 24 в Амстердаме экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов, доложив о перегреве тормозов, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 27 экипаж доложил о пропадании индикации перегрева тормозов и ожидаемой штатной посадке. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 27 в Амстердаме через 25 минут после вылета. Резервный Boeing 737-700 прибыл в Афины с задержкой 1 час 30 минут.

Отказ управления носовой опорой шасси

24 января экипаж самолета Canadair CRJ-1000, 2011 года выпуска, авиакомпании Britair, регистрационные знаки F-HMLI, по соглашению с Air France выполнял рейс из Mulhouse в Paris/Orly (Франция). В процессе захода на посадку в аэропорту Орли экипаж доложил о проблемах с управлением носовой опорой шасси. Воздушное судно благополучно приземлилось и было остановлено на ВПП, откуда было отбуксировано на перрон. ВПП была закрыта в течение 30 минут.

Растрескивание лобового стекла

24 января экипаж самолета Boeing 737-300 авиакомпании Cayman Airways выполнял рейс из Grand Cayman (Каймановы острова) в Miami (США). Через 20 минут после взлета в процессе набора высоты произошло растрескивание внешнего слоя лобового стекла. Экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета и произвел благополучную посадку. Резервный Boeing 737-300 прибыл в Майами с задержкой 2 часа.

Дым в салоне



24 января экипаж самолета Boeing 777-200, 1998 года выпуска, авиакомпании British Airways, регистрационные знаки G-VIIL, выполнял рейс из London/Heathrow (Великобритания) в Chicago/O'Hare (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 360 над Атлантическим океаном в 400 м.м. западнее Ирландии, в салоне появился дым. Экипаж объявил состояние срочности, развернулся и, снизившись до эшелона полета 270, направился для вынужденной посадки в Shannon (Ирландия). По маршруту возврата был произведен слив топлива. Экипаж сообщил о видимой нормализации обстановки, сообщив, что дым был вызван возможной неисправностью вентилятора системы кондиционирования воздуха. Вентилятор был выключен, вскоре после этого дым рассеялся, однако экипаж запросил аварийное обслуживание в полном объеме для проверки состояния воздушного судна наружным осмотром. Экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 24 Шеннона через 1 час 10 минут после разворота и остановил самолет на ВПП для осмотра аварийной командой. ВПП была закрыта в течение 10 минут. После 6-часовой стоянки воздушное судно вылетело из Шеннона.

На фото: G-VIIL осматривается аварийной бригадой

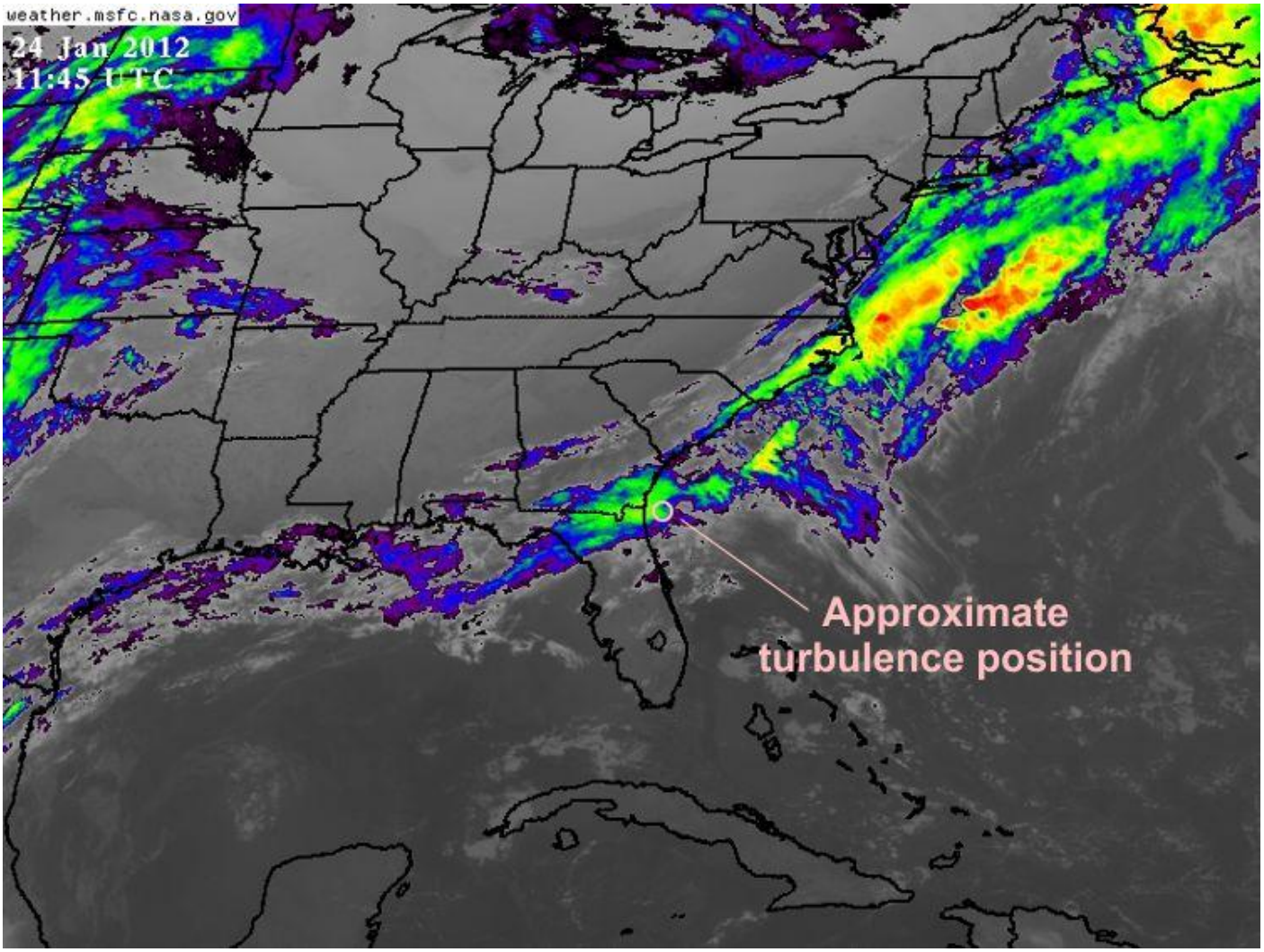
Утечка из гидросистемы

24 января экипаж самолета Airbus A330-300, 2004 года выпуска, авиакомпании Qantas, регистрационные знаки VH-QPD, выполнял рейс из Manila (Филиппины) в Brisbane (Австралия). При входе в зону ответственности органа ОВД Австралии экипаж объявил сигнал ПАН, сообщив о возможной утечке из гидросистемы. Пилоты приняли решение произвести вынужденную посадку в Сиднее и взяли курс прямо на Сидней. Через некоторое время пилоты сообщили, что, исходя из количества имеющейся рабочей жидкости в гидросистеме, они хотели бы минимально задействовать тормоза после посадки. Аэропорт Сиднея по регламенту начинал работу

в 06.00, и экипаж, прибывающий по расчету на 10 минут раньше, сообщил о готовности ожидать в зоне или методом векторения. Службы аэропорта сообщили о готовности принять аварийный самолет раньше, с тем, чтобы иметь время для осмотра ВПП ко времени открытия. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 16 правую в Сиднее в 05.40 и освободило полосу по РД А5 примерно в 3200 м от начала ВПП.

Травмирование бортпроводника

24 января экипаж самолета Embraer ERJ-190, 2006 года выпуска, авиакомпании Jetblue, регистрационные знаки N266JB, выполнял рейс из Westchester County в Orlando (США). Следуя на эшелоне полета 380 в 180 м.м. восточнее Jacksonville (США), в 13.15 UTC воздушное судно вошло в зону турбулентности. В процессе снижения для захода на посадку в Орландо экипаж сообщил, что при болтанке был серьезно травмирован бортпроводник. Он находился в сознании, но не мог двигаться. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 18 правую в Орландо, после чего без задержки зарулил на перрон, где пострадавшего ожидала медицинская бригада.



Инфракрасный снимок со спутника GOES-E за 11.45 UTC 24 января 2012 года (фото: NASA)

Выключение двигателя в полете

24 января экипаж самолета Airbus A330-200, 2002 года выпуска, авиакомпании TAM Linhas Aereas, регистрационные знаки PT-MVF, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Rio de Janeiro/Galeao (Бразилия). На борту находились 160 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 27 левой аэропорта имени Шарля де Голля экипаж перешел в горизонтальный полет на эшелоне 160 и включил сигнал бедствия. После слива топлива воздушное судно возвратилось на аэродром вылета, благополучно приземлившись на ВПП 27 левую через 1 час 20 минут после взлета. По сообщению представителя авиакомпании, после вылета возникла техническая проблема. Рейс был перенесен на следующий день. Пассажиры, которых разместили в отелях, сообщили, что через 10 минут после взлета раздался сильный хлопок, после чего возникла серьезная вибрация. Экипаж сделал объявление по салону об отказе правого двигателя (PW4168), его выключении и решении возвратиться в Париж после слива топлива.

Неуборка шасси

24 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1998 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Перми во Внуково/Москва. На борту находились 42 человека. В процессе набора высоты после взлета из Перми экипаж сообщил об индикации неубранного положения шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. После наземного осмотра воздушное судно было допущено к повторному вылету и прибыло во Внуково с задержкой 2 часа.

Неуправляемый пассажир

24 января экипаж самолета Boeing 737-800, 1999 года выпуска, авиакомпании United, регистрационные знаки N14228, выполнял рейс из Houston в Ontario (США). В процессе набора высоты после вылета из Хьюстона один из пассажиров закурил в полете и, отказавшись потушить сигарету, стал вести себя вызывающе. Ссора переросла в рукоприкладство. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку в San Antonio и через 1 час 10 минут благополучно приземлился. Неуправляемый пассажир был взят под стражу полицией и ФБР. Воздушное судно прибыло в Онтарио с задержкой 2 часа.

Неуборка шасси

25 января экипаж самолета Cessna 680 Citation Sovereign, 2006 года выпуска, оператора MAP Executive Flight Service, регистрационные знаки OE-GBY, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Киев (Украина). В процессе набора высоты после взлета из Шереметьева экипаж доложил о неуборке шасси и принял решение возвратиться на аэродром вылета. В аэропорту была объявлена тревога. Воздушное судно произвело благополучную посадку в Шереметьеве. Рейс был отменен.

Утечка из гидросистемы

25 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1993 года выпуска, авиакомпании Lufthansa, регистрационные знаки D-AIPE, выполнял рейс из Munich в Cologne (Германия). В процессе захода на посадку в Кельне экипаж обнаружил вероятную утечку из гидросистемы. Заход был продолжен. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 14 левую, однако Вышка сообщила о дыме, наблюдаемом от правой основной опоры шасси. После освобождения ВПП воздушное судно было остановлено на прилегающей РД, куда прибыли аварийные службы, чтобы охладить тормоза водой. По сообщению экипажа, в этот момент их температура составляла 160 градусов С. Задымления произошло из-за попадания вытекавшей гидрожидкости на тормозные механизмы. Впоследствии самолет был отбуксирован на перрон, где была произведена высадка пассажиров обычным способом примерно через 30 минут после посадки. Воздушное судно было выпущено в рейс после 6-часовой стоянки в Кельне.

Прерванный взлет

25 января экипаж самолета Canadair CRJ-900, 2009 года выпуска, авиакомпании SAS Scandinavian Airlines, регистрационные знаки OY-KFF, выполнял рейс из Vilnius (Литва) в Copenhagen (Дания). В процессе разбега экипаж на высокой скорости прекратил взлет из Вильнюса из-за рассогласования показаний воздушной скорости. Самолет благополучно завершил пробег и возвратился на перрон. Рейс был отменен. Через 7,5 часов воздушное судно выполнило технический рейс на базу в Копенгаген.

Разрушение пневматиков

25 января экипаж грузового самолета Boeing 727-200, 1979 года выпуска, авиакомпании Kelowna Flightcraft, регистрационные знаки C-GXKF, выполнял рейс из Moncton в St. John's (Канада). На борту находились 3 члена летного экипажа. После посадки на ВПП 16 в Сент-Джонсе диспетчер Вышки запросил экипаж, все ли в порядке, на что получил ответ «На борту все нормально, торможение отсутствует». Воздушное судно развернулось на ВПП для руления с обратным курсом в направлении РД С. По сообщению водителя аэродромной машины, при посадке произошло разрушение двух пневматиков, в результате чего возможно наличие посторонних предметов на ВПП. После этой информации заходящее следом воздушное судно ушло на второй круг. Диспетчер передал информацию еще одному прибывающему экипажу, сообщив, что по докладу приземлившегося борта Kelowna посадка была оценена довольно опасной, так как торможение отсутствовало и у самолета произошел разрыв покрышек. ВПП была закрыта в течение 30 минут на время ее уборки. Инженерно-техническим составом была произведена замена пневматиков, а также сняты внутрикабинный магнитофон и регистратор полетных данных. Оба самописца были переданы в Совет по безопасности на транспорте Канады.

Травмирование членов экипажа при болтанке

25 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2011 года выпуска, авиакомпании Virgin Australia, регистрационные знаки VH-YFC, выполнял рейс из Brisbane в Sydney (Аввстралия). В процессе захода на посадку на ВПП 34 правую в Сиднее при пересечении высоты 9000 футов воздушное судно вошло в зону сильной турбулентности, при которой были легко травмированы три члена кабинного экипажа. Экипаж продолжил заход и через 10 минут произвел благополучную посадку на ВПП 34 правую, после чего зарулил на стоянку. Советом по безопасности на транспорте Австралии начато расследование.

Сводка METAP по аэродрому Сидней:

```
YSSY 250I00Z 05009KT 9999 VCSH SCT025 SCT045 BKN090 23/20 QIOI4 INTER OI00/0400
5000 SHRA BKNOIO
YSSY 250030Z 04007KT 9999 VCSH FEWOI2 SCT025 BKN045 23/20 QIOI4 INTER
0030/03305000 SHRA BKNOI0
YSSY 250000Z 05009KT 7000 -SHRA FEWOI2 SCT020 BKN060 23/20 QIOI4 FM0000
040I5KT9999 -SHRA FEWOI5 SCT025 BKN035 INTER 0000/0300 5000 SHRA BKNOI0
```

Выключение двигателя в полете

26 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400, 2001 года выпуска, авиакомпании Horizon Air, регистрационные знаки N408QX, выполнял рейс из Portland в Seattle (США). На борту находились 55 пассажиров и 4 члена экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 28 левой в Портленде экипаж перешел в горизонтальный полет на высоте 6000 футов, сообщив о необходимости выполнения проверок и предупредив о возможном возврате на аэродром вылета. После выключения правого двигателя (PW150) воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 28 левую в Портленде через 20 минут после взлета. Резервный Dash 8-400 прибыл в Сиэтл с задержкой 2 часа 40 минут. Пассажиры сообщили о звуке сильного взрыва, после которого винт двигателя остановился.

Проблемы с наддувом

26 января экипаж самолета Embraer ERJ-135, 2000 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N722AE, выполнял рейс из New York/La Guardia в Bentonville (США). На борту находились 18 пассажиров и 3 члена экипажа. Следуя на эшелоне полета 360 примерно в 30 м.м. восточнее Charleston, экипаж принял решение произвести вынужденную посадку, сообщив о проблемах с наддувом гермокабины. Пилоты произвели снижение до эшелона полета 230 и сохраняли его в течение нескольких минут, после чего снизились до эшелона 110. Через 20 минут после принятия решения о вынужденной посадке экипаж благополучно приземлился на ВПП 23 Чарльстона.

Прерванный взлет

26 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2003 года выпуска, авиакомпании S7 («Сибирь»), регистрационные знаки VP-BHI, выполнял рейс из Красноярска в Домодедово/Москва. На борту находились 106 пассажиров и 7 членов экипажа. В процессе разбега для взлета из Красноярска сработала индикация открытия створок реверса (CFM56) левой силовой установки. Экипаж прекратил взлет на малой скорости. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, после чего зарулило на перрон. Самолет смог вылететь из Красноярска после осмотра и ремонта и прибыл в Домодедово с задержкой 8 часов 45 минут.

Дым в салоне

27 января экипаж самолета Boeing 757-200, 1998 года выпуска, авиакомпании «Нордвинд», регистрационные знаки VQ-BKE, выполнял рейс из Шереметьево/Москва в Sharm el Sheikh (Египет). В процессе набора высоты после взлета с ВПП 07 левой в Шереметьеве экипаж прекратил набор на высоте 2500 футов, сообщив о дыме в салоне, и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 07 левую через 15 минут после взлета. Рейс был выполнен резервным Boeing 767-300, прибывшим в Шарм-Эль-Шейх с задержкой 4,5 часа. Инцидент, связанный с задымлением, имел место на данном самолете пятью днями ранее (см. информацию от 22 января)

Прерванный взлет

27 января экипаж самолета Ан-148-100B, 2009 года выпуска, авиакомпании «Россия», регистрационные знаки RA-61702, выполнял рейс из Пулкова/Санкт-Петербург в Нижневартовск. На борту находились 62 пассажира и 4 члена экипажа. В процессе разбега экипаж услышал хлопок со стороны левой стойки шасси и прекратил взлет. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП. При осмотре обнаружено разрушение пневматика внешнего колеса левой опоры шасси.

Поражение молнией

27 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2011 года выпуска, авиакомпании Easyjet, регистрационные знаки G-EZUI, выполнял рейс из Athens (Греция) в Manchester (Великобритания). В процессе конечного этапа захода на посадку на ВПП 23 правую в Манчестере на высоте около 1300 футов произошло поражение воздушного судна разрядом атмосферного электричества. Экипаж прекратил заход и на высоте 4000 футов занял зону ожидания для проведения проверок. В это время была начата уборка аэродрома от снега, по окончании которой экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 23 правую спустя 25 минут после прекращения захода. По сообщению очевидца, на фюзеляже ниже ветрового стекла со стороны командира воздушного судна были замечены два следа горения. Воздушное судно было допущено к полетам на следующий день спустя 19 часов.

Сводка METAR по аэродрому Манчестер:

EGCC 27I620Z 230I0KT 200V260 3400 RA FEW009 BKN0I2CB 03/02 QI0I6 TEMPO 9999 NSW SCT0I5
EGCC 27I550Z 20006KT I50V240 9999 4800NW VCSH FEW009 BKN0I8CB 04/02 QI0I6 TEMPO 4000 SHRASN TSGS
EGCC 27I520Z 20005KT 9999 VCSH FEW009 BKN0I9CB 02/0I QI0I6 TEMPO SHRASN
EGCC 27I450Z VRB03KT 9999 VCSH FEW007 SCT0I8CB 0I/00 QI0I6 TEMPO SHRASN
EGCC 27I420Z 240I5KT 9999 3800NW SHRA TS FEW008 SCT020CB 05/03 QI0I5 TEMPO NSW
EGCC 27I350Z 250I4KT 9999 -SHRA VCTS FEW009 SCT020CB BKN030 06/03 QI0I6 TEMPO SHRASN

Неуборка шасси

28 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2009 года выпуска, авиакомпании Corendon Dutch Airlines, регистрационные знаки PH-CDE, выполнял рейс из Amsterdam (Нидерланды) в Hurghada (Египет). На борту находились 189 пассажиров. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 36 левой в Амстердаме появилась индикация неубранного положения носовой опоры шасси. Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 100 и после проведения предусмотренных проверок принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось на ВПП 06 через 3 часа после взлета. Самолет был допущен к повторному вылету через 2 часа 10 минут и прибыл в Хургаду с задержкой 4,5 часа.

Выключение двигателя в полете

28 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-83, 1992 года выпуска, авиакомпании American Airlines, регистрационные знаки N9401W, выполнял рейс из Dallas/Ft. Worth в Seattle (США). На борту находился 141 человек. Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 320 в 80 м.м. восточнее Boise, появилась индикация высокой температуры масла левой силовой установки (JT8D). Показания давления и уровня масла оставались в норме. Экипаж выключил двигатель и принял решение произвести вынужденную посадку. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Бойсе, куда из Лос-Анжелеса был направлен резервный MD-83 авиакомпании, доставивший также механиков и ремкомплект. Пассажиры прибыли в Сиэтл с задержкой 8 часов.

Неуборка шасси

28 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1991 года выпуска, авиакомпании Austrian Airlines, регистрационные знаки OE-LAT, выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Delhi (Индия). На борту находились 230 пассажиров и 10 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 16 в Вене появилась индикация незакрытого положения створки передней опоры шасси. Экипаж прекратил набор на высоте 6000 футов и занял зону ожидания для проведения необходимых действий согласно QRH. Через 1 час после вылета воздушное судно возвратилось на аэродром вылета, благополучно приземлившись на ВПП 16. Самолет вылетел повторно после 2-часовой стоянки и прибыл в Дели с задержкой 2,5 часа.

Выключение двигателя в полете

28 января экипаж самолета de Havilland Dash 8-400, 2001 года выпуска, авиакомпании Austrian Arrows, регистрационные знаки OE-LGE, по соглашению с Austrian Airlines выполнял рейс из Vienna (Австрия) в Krakow (Польша). На борту находились 33 пассажира. В процессе конечного этапа захода на посадку в Кракове экипаж сообщил о проблемах с двигателем (PW150) и его вынужденном выключении. Продолжив заход, экипаж произвел благополучную посадку на одном двигателе. Обратный рейс был отменен.

Падение давления в гермокабине

28 января экипаж самолета Boeing 737-500, 1998 года выпуска, авиакомпании «Трансаэро», регистрационные знаки VP-BYI, выполнял рейс из Домодедово/Москва в Vienna (Австрия). На борту находились 92 пассажира и 9 членов экипажа. Следуя на эшелоне полета 340 в районе Смоленска, экипаж приступил к быстрому снижению до эшелона полета 100 из-за постепенного падения давления в гермокабине, вызванного неисправностью в системе отбора воздуха. Воздушное судно возвратилось на аэродром вылета и благополучно приземлилось в Домодедове через 2 часа 10 минут после взлета.

Неадекватный пассажир

28 января экипаж самолета Boeing 737-400, 1996 года выпуска, авиакомпании «Донавиа», регистрационные знаки VQ-BCS, выполнял рейс из Ростова-на-Дону в Шереметьево/Москва. Следуя на эшелоне полета 310 незадолго до расчетного времени начала снижения экипаж сообщил о неадекватном пассажире на борту и запросил помощь службы безопасности и психолога по прибытии. Продолжив полет до аэродрома назначения, экипаж произвел благополучную посадку в Шереметьеве.

Выключение двигателя в полете

28 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VQ-BBB, выполнял рейс из Сочи в Шереметьево/Москва. На борту находились 83 пассажира. Следуя по маршруту в районе Краснодара, экипаж был вынужден выключить один из двигателей (CFM56) и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в Краснодаре. Часть пассажиров была перерегистрирована на другие рейсы.

Проблемы с наддувом

28 января экипаж самолета Airbus A321-200, 2003 года выпуска, авиакомпании «Уральские авиалинии», регистрационные знаки VQ-BOZ, выполнял рейс из Новосибирска в Домодедово/Москва. На борту находились 61 пассажир и 7 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета из Новосибирска экипаж

перешел в горизонтальный полет на эшелоне полета 100 и принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 30 минут после взлета воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Толмачево. Сообщается о разгерметизации багажного отсека №1.

Преждевременные роды на борту

29 января экипаж самолета Boeing 747-400, 1991 года выпуска, авиакомпании Lufthansa, регистрационные знаки D-ABTH, выполнял рейс из Frankfurt/Main (Германия) в Orlando (США). Когда воздушное судно следовало над Атлантикой, у пассажирки, находившейся на 28-й неделе беременности, начались преждевременные роды. Экипаж принял решение произвести вынужденную посадку на авиабазе Lajes на Азорских островах (Португалия). После благополучной посадки пассажирка была доставлена в местный роддом, где были приняты роды. Мать и младенец чувствуют себя хорошо. После внеплановой посадки рейс прибыл в Орландо с задержкой 3,5 часа.

Электрическая дуга на стекле кабины

29 января экипаж самолета Canadair CRJ-900, 2007 года выпуска, авиакомпании Pinnacle, регистрационные знаки N601LR, по соглашению с Delta Airlines выполнял рейс из Minneapolis (США) в Edmonton (Канада). На борту находились 75 человек. В процессе захода на посадку в Эдмонтоне в верхней части левого лобового стекла возникли электрическая дуга и свечение. Экипаж выключил обогрев стекла, после чего произошло растрескивание его внешнего слоя. Объявив аварийную ситуацию, экипаж продолжил заход и через 15 минут произвел благополучную посадку.

Запах дыма в кабине

29 января экипаж самолета Boeing 767-300, 1991 года выпуска, авиакомпании Qantas, регистрационные знаки VH-OGJ, выполнял рейс из Darwin в Brisbane (Австралия). На борту находились 170 пассажиров. Следуя по маршруту в районе Mount Isa, экипаж доложил о дыме в кабине и принял решение произвести вынужденную посадку. Воздушное судно благополучно приземлилось в Маунт-Исе. Аварийные службы не обнаружили следов огня, перегрева или дыма. Для вывоза пассажиров в Маунт-Ису был направлен резервный Boeing 737-800, который затем прибыл в Брисбен с задержкой 8 часов. По словам одного из пассажиров, в Маунт-Исе не оказалось необходимого трапа для B-767. Для высадки пассажиров был использован подъемник инвалидных колясок.

Вынужденная посадка с больным пассажиром

29 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2011 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BQQ, выполнял рейс из Сургута во Внуково/Москва. Следуя по маршруту в районе Перми, экипаж сообщил о болезни ребенка на борту и принял решение произвести вынужденную посадку.

Воздушное судно благополучно приземлилось в Перми. Пассажир был доставлен в медицинское учреждение.

Неуборка шасси

29 января экипаж самолета Ан-148-100В, 2009 года выпуска, авиакомпании «Россия», регистрационные знаки RA-61701, выполнял рейс из Пулкова/Санкт-Петербург. В процессе набора высоты после взлета появилась индикация неубранного положения левой основной опоры шасси. Экипаж, не объявляя аварийной ситуации, принял решение возвратиться на аэродром вылета. Через 20 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Пулкове.

Неуправляемый пассажир

29 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2009 года выпуска, авиакомпании Hemus Air (Bulgaria Air), регистрационные знаки LZ-FBE, выполнял рейс из Sofia (Болгария) в Шереметьево/Москва. Следуя на эшелоне полета 370, экипаж сообщил об агрессивном поведении одного из пассажиров и запросил помощь полиции по прилету, продолжив полет до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве.

Прерванный взлет

29 января экипаж самолета Gulfstream G-V SP, 2004 года выпуска, оператора TAG Aviation (Великобритания), регистрационные знаки G-GSSO, выполнял рейс из Внукова/Москва в Пулково/Санкт-Петербург. В процессе разбега экипаж прекратил взлет из Внукова из-за срабатывания табло «К взлету не готов». Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП, после чего возвратилось на перрон.

Ослепление лазером

29 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2008 года выпуска, авиакомпании «Аэрофлот», регистрационные знаки VP-BKY, выполнял рейс из Пулкова/Санкт-Петербург в Шереметьево/Москва. В процессе снижения для захода на посадку в Шереметьеве при пересечении эшелона полета 070 экипаж доложил об ослеплении лазером зеленого цвета и продолжил заход. Через 10 минут воздушное судно благополучно приземлилось в Шереметьеве.

Растрескивание лобового стекла

29 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1996 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGH, выполнял рейс из Внукова/Москва в Нарьян-Мар. Следуя по маршруту на эшелоне полета 330, экипаж сообщил о растрескивании лобового стекла кабины и после снижения до эшелона 300 принял решение о возврате на аэродром вылета. Аварийная ситуация не объявлялась. Через 50 минут после доклада экипаж произвел благополучную посадку во Внукове.

Выезд за пределы ВПП

29 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-90 авиакомпании Delta Airlines выполнял рейс из Las Vegas в Detroit/Metropolitan (США). На борту находились 153 пассажира и 6 членов экипажа. В 16.30 (21.30 UTC) в процессе освобождения ВПП после посадки воздушное судно выехало за пределы искусственного покрытия и остановилось. Самолет видимых повреждений не получил. Из пассажиров и членов экипажа никто не пострадал. Для высадки пассажиров к самолету были направлены автобусы. Затем было принято решение оставить их на борту до окончания буксировки воздушного судна к терминалу. В результате, после инцидента пассажиры провели еще 2,5 часа на борту. По словам представителя авиакомпании, причины происшествия будут установлены в ходе расследования.

Сводка METAP по аэродрому Детройт:

```
KDTW 292253Z 29012KT 10SM SCT028 M02/M08 A3005 RMK A02 PK WND 28028/2233 SLP183
T10221078
KDTW 292153Z 29014G23KT 10SM BKN022 BKN041 BKN110 M02/M05 A2999 RMK A02 PK WND
30029/2117 WSHFT 2048 SNE16 SLP162 P0002 T10171050
KDTW 292131Z 29019G25KT 10SM SCT010 SCT022 BKN110 M01/M05 A2996 RMK A02 PK
WND 30029/2117 WSHFT 2048 SNE16 P0001
KDTW 292115Z 30019G27KT 6SM -SN BR SCT007 BKN011 BKN018 M01/M03 A2994 RMK
A02 PK WND 30027/2114 WSHFT 2048 PRESRR P0001
KDTW 292102Z 29017G24KT 1/2SM R04R/1000VP6000FT -SN BR BKN007 BKN014 OVC055
M01/M02 A2991 RMK A02 WSHFT 2048 SFC VIS 3/4 PRESRR P0001
KDTW 292056Z 26016G22KT 1/8SM R04R/1000VP6000FT +SN OVC010 00/M02 A2990 RMK A02
TWR VIS 1/2 P0000
```

Несанкционированное занятие ВПП

29 января экипаж самолета ATR-72-500 авиакомпании Golden Air выполнял рейс из Oulu в Helsinki (Финляндия). В процессе конечного этапа захода на посадку ВПП 22 правую в Хельсинки незадолго до пролета входного торца на рабочую ВПП вырулил для взлета самолет Saab 340 авиакомпании RAF Avia, выполнявший рейс по соглашению с Nord Flyg. Экипаж ATR-72 ушел на второй круг и после повторного захода произвел благополучную посадку. Как сообщил Совет по расследованию авиационных происшествий Финляндии, благодаря своевременному уходу экипажа ATR на второй круг удалось предотвратить серьезную угрозу столкновения. Начато расследование серьезного инцидента.

Невыпуск закрылков

29 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2005 года выпуска, авиакомпании Ryanair, регистрационные знаки EI-DHZ, выполнял рейс из Nantes в Marseille (Франция). В процессе захода на посадку в Марселе экипаж прекратил снижение на высоте 4000 футов, сообщив о проблемах с выпуском закрылков. Для выполнения проверок воздушное судно заняло зону ожидания. Через 35 минут экипаж

произвел заход на повышенной скорости и благополучно приземлился на ВПП 31 правую в Марселе.

Утечка топлива

30 января экипаж самолета Boeing 777-300, 2004 года выпуска, авиакомпании Air France, регистрационные знаки F-GSQC, выполнял рейс из Paris/Charles de Gaulle (Франция) в Beijing (Китай). На борту находились 316 человек. Следуя на эшелоне полета 290 в 90 м.м. юго-западнее аэропорта Berlin/Tegel (Германия), экипаж доложил об утечке топлива из двигателя №1 (GE90). После выключения двигателя экипаж снизился до эшелона полета 200 и занял зону ожидания с дальнейшим снижением до эшелона 180. После слива топлива экипаж произвел заход и благополучно приземлился на ВПП 08 левую берлинского аэропорта Тигель спустя 1 час после принятия решения. По сообщению службы ОВД Германии, экипаж объявил аварийную ситуацию, сообщив о вынужденном выключении двигателя. Для продолжения рейса в Берлин был направлен резервный Boeing 777-300 авиакомпании Air France. Рейс прибыл в Пекин с задержкой 20 часов.

Прерванный взлет из-за неправильного занятия исполнительного старта

30 января экипаж самолета Airbus A330-200 авиакомпании Etihad Airways выполнял рейс из Abu Dhabi (ОАЭ) в Dublin (Ирландия). На борту находились 208 человек. В 03.19 (23.19 UTC 29 января) в процессе разбега с ВПП 31 левой в условиях ограниченной видимости (RVR 150-200 м) экипаж прекратил взлет на низкой скорости из-за разрыва пневматиков носовой опоры шасси в результате наезда на фонари светосистемы, установленные на краю ВПП. Воздушное судно остановилось и впоследствии было отбуксировано на перрон. ВПП оставалась закрытой в течение 5 часов 50 минут на время уборки ее от остатков покрышек, осколков стекла и обломков 11 фонарей с последующей установкой новых. Все операции на аэродроме были прекращены примерно на 4 часа, после чего метеоусловия позволили открыть для полетов ВПП 31 правую, имеющую более высокий минимум для взлета (RVR 550 м). Рейс был выполнен резервным Airbus A330-200, прибывшим в Дублин с задержкой 12,5 часов. По сообщению представителя аэропорта, в условиях низкой видимости (в аэропорту действовали процедуры LVP) экипаж вывел воздушное судно на стартовую позицию со смещением, приняв огни ВПП за огни осевой линии. По словам водителя тягача, ему потребовалось длительное время для поиска самолета, так как метеорологическая видимость составляла не более 20 метров. Орган ОВД запретил все операции на ВПП из-за повреждения огней светосистемы. Запросы на взлет не от начала или с обратным курсом также отклонялись. Длительное закрытие аэродрома привело к многочисленным отменам рейсов. Из других источников сообщается о том, что огни РД, выводящие к осевой линии, были отключены.

Сводка METAP по аэродрому Абу-Даби:

```
OMAA 300225Z I7003KT 0500 RI3R/P2000U R3IL/0325N RI3L/0500VI000U R3IR/0325N FG
FEW005 I2/I2 QIOI8 A3007 NOSIG
OMAA 300200Z I4002KT 0200 RI3R/0275N R3IL/0250N RI3L/0350N R3IR/0550N FG BKN00I
I2/I2 QIOI7 A3005 NOSIG
```

OMAA 300I00Z II003KT 0I50 RI3R/0I75N R3IL/0225N RI3L/0350N R3IR/0275N FG OVC00I I3/I3 QI0I7 A3003 NOSIG
OMAA 300000Z I2004KT 0I50 RI3R/0I75N R3IL/0200N RI3L/0200N R3IR/0200N FG BKN00I I3/I3 QI0I6 A3002 NOSIG
OMAA 292300Z I3003KT 090VI80 0I00 RI3R/0I75V0350N R3IL/0I50N RI3L/0275VP2000U R3IR/0450D FG BKN00I I3/I3 QI0I6 A3002 NOSIG
OMAA 292200Z 35002KT 0I00 RI3R/0300N R3IL/0I50N RI3L/0225V0550D R3IR/0800U FG FEW008 I5/I4 QI0I6 A3002 NOSIG
OMAA 292II4Z 35002KT I000 0400NE RI3R/0200V0600D R3IL/0450D RI3L/P2000N R3IR/P2000N BCFG FEW008 I6/I5 QI0I6 A3002 BECMG 0200 FG
OMAA 292II4Z 35002KT I000 0400/ RI3R/0200V0600D R3IL/0450D RI3L/P2000N R3IR/P2000N BCFG FEW008 I6/I5 QI0I6 A3002 BECMG 0200 FG

Действующий НОТАМ:

A003I/I2 - REF UAE AIP OMAA AD 2.20.I.5 MNM RVR REQUIRED TO READ 550M INSTEAD OF 50M. H24, 22 JAN I0:00 20I2 UNTIL 23 APR I2:30 20I2 ESTIMATED. CREATED: 22 JAN I0:08 20I2



Проблемы с наддувом

30 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2000 года выпуска, авиакомпании «Северсталь», регистрационные знаки RA-67229, выполнял рейс из Пулкова/Санкт-Петербург в Череповец. В процессе набора высоты после взлета из Пулкова на удалении 60 км от аэропорта экипаж доложил об отсутствии роста давления в кабине, после чего снизился до эшелона полета 090, приняв решение следовать на нем до аэродрома назначения. Воздушное судно благополучно приземлилось в Череповце.

Разрушение пневматика

30 января экипаж самолета Cessna 560 Citation XLS, 2008 года выпуска, оператора Eurojet Romania, регистрационные знаки YR-DPH, выполнял рейс из Bucharest (Румыния) в Шереметьево/Москва. В процессе посадки в Шереметьеве произошло разрушение пневматика правой основной опоры шасси. Воздушное судно благополучно завершило пробег и самостоятельно освободило ВПП.

Столкновение с птицей

30 января экипаж самолета Boeing 737-800, 2007 года выпуска, авиакомпании Westjet, регистрационные знаки C-FAWJ, выполнял рейс из Vancouver в Calgary (Канада). На борту находились 164 человека. В процессе набора высоты после взлета с ВПП 26 левой в Ванкувере экипаж сообщил об обнаружении необычного запаха на борту, предположив столкновение с птицей. Через некоторое время запах исчез. При продолжении набора высоты возникла возрастающая вибрация левого двигателя (CFM56). Экипаж прекратил набор на эшелоне полета 240, выключил двигатель и возвратился на аэродром вылета. Через 30 минут после прекращения набора экипаж произвел благополучную посадку на ВПП 26 правую Ванкувера. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, левая силовая установка получила повреждения в результате попадания, по меньшей мере, одной птицы, предположительно, чайки.

Нарушение безопасного интервала при ОВД

30 января экипаж самолета Airbus A320-200, 1993 года выпуска, авиакомпании Air Canada, регистрационные знаки C-FNVU, выполнял рейс из Fort Lauderdale (США) в Toronto (Канада). На борту находился 141 человек. Воздушное судно находилось на конечном этапе захода на посадку на ВПП 23 и следовало позади Republic Airways Embraer ERJ-170. Экипажу самолета Embraer ERJ-145, 2004 года выпуска, авиакомпании American Eagle, регистрационные знаки N674RJ, выполнявшему рейс из Торонто в Chicago/O'Hare (США), был разрешен взлет с ВПП 24 левой Торонто. После посадки экипаж ERJ-170 Republic не сумел быстро освободить ВПП, в результате чего экипаж A320 Air Canada принял решение уйти на второй круг и с курсом взлета произвел набор высоты 3000 футов. Диспетчер Вышки дал ошибочное указание экипажу взлетевшего Embraer ERJ-145 American Eagle прекратить набор на высоте 3000 футов и отвернуть вправо на курс 290 градусов. Представитель Airspace Canada (подразделение NAV Canada) сообщил, что произошла технологическая ошибка в действиях диспечтера, когда он дал указание экипажу Embraer ERJ-145 прекратить набор на высоте 3000 футов и развернуться на курс 290. Диспетчер Вышки был сменен через 10 минут после события. По сообщению Совета по безопасности на транспорте Канады, в процессе набора высоты на пересекающихся курсах произошло нарушение минимального безопасного интервала между самолетами Airbus A320 и Embraer ERJ-145, котрый составил 300 футов по вертикали и 0,9 м.м. по горизонтали. Спустя 15 минут экипаж Airbus A320 произвел благополучную посадку в Торонто после повторного захода. Экипаж Embraer ERJ-145 благополучно прибыл в Чикаго.

AERODROME CHART

VOT	ATIS	CLNC DEL	APRON ADVSY	GND	TORONTO TWR	DEP
114.8	120.825	121.3	NORTH APRON 122.275 (122.825) SOUTH APRON 122.075 (122.825) TML 3 122.875 PAD CONTROL 131.175	118.0 119.1 121.9 121.65 275.8	118.7 118.35 236.6	128.8 127.575 363.8

DECL DISTS	05	23	06L	24R	06R	24L	15L	33R	15R	33L
TORA	11,120	11,120	9697	9697	9000	9000	11,050	11,050	9088	9088
TODA	11,435	12,120	10,484	10,681	9984	9984	12,034	12,034	10,072	10,072
ASDA	11,120	11,120	9697	9697	9000	9000	11,050	11,050	9088	9088
LDA	10,985	10,635	9697	9500	9000	9000	11,050	11,050	8500	8500

LDA FOR LAND AND HOLD SHORT OPERATIONS (LAHSO)		
FROM	TO	LDA in ft
Thld rwy 33R	Short of rwy 05-23	9597
Thld rwy 05	Short of rwy 15L-33R	8225
Thld rwy 33L	Short of rwy 05-23	7117

79 39 79 38 79 37 79 36

VAR 10° W 2003
ANNUAL RATE OF CHANGE 0.9° W

43 42

Threshold 05 displaced 135'
Threshold 23 displaced 485'

CAT I HOLD HS 3 ELEV 557
CAT I HOLD ELEV 557
CAT III HOLD
HS 2
SEE PARKING AREAS CHART (TERMINAL 3)
824
720
SEE PARKING AREAS CHART (TERMINAL 1&2)
SEE PARKING AREAS (FEDEX)
ELEV 552
CAT I HOLD
Threshold 24R displaced 197'
Under Construction
HS 1
APRON TWR
43 41
ELEV 546
CAT I/II/III HOLD
11,120
147°
SEE PARKING AREAS (INFIELD)
9088
11,050
CYYZ
N43 40.63
W79 37.83
TWR
CAT II/III HOLD
ELEV 564
"YTP"
Threshold 15R displaced 588'
Threshold 33L displaced 588'
9697
ELEV 547
24L APCH HOLD
HS 4
43 40
ELEV 545
ICE HOUSE
ELEV 545
33R APCH HOLDS (4)
CAT III HOLD
DE-ICING PADS
CAT II HOLD
ELEV 529
9000
CAT I HOLDS (4)
"YYZ"
CAT I HOLD
ELEV 525

NOTE:
- High Intensity Runway Operations (HIRO) may be in effect. See AERODROME CHART (HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATIONS - HIRO) for information.
- See TAXI CHART Page 2 for: Taxiway notes, De-icing Operations and Hot spots.

Caution: Be alert to runway 06L/24R crossing clearances. Be prepared to stop short of 06L/24R. Readback of all runway holding instructions is required.

79 39 79 38 79 37 79 36

TAKE-OFF MINIMA	SCALE IN FEET
All Rwys: ½	2000 0 2000 4000

Source of Canadian Civil Aeronautical Data : © 2009 NAV CANADA All rights reserved

EFF 7 MAY 09 CHANGE: HOLD added

Разрушение пневматика

30 января экипаж самолета Learjet 45, 2007 года выпуска, оператора Aerodienst, регистрационные знаки D-CINS, выполнял рейс во Внуково. На борту находились 6 пассажиров и 2 члена экипажа. В процессе пробега после посадки на ВПП 01 во Внукове произошло разрушение пневматика внутреннего колеса левой опоры шасси. Экипаж благополучно завершил пробег и самостоятельно освободил ВПП.

Неуборка шасси

30 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 1998 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VQ-BGT, выполнял рейс из Тюмени в Новый Уренгой. На борту находились 45 пассажиров и 5 членов экипажа. В процессе набора высоты после взлета экипаж доложил об отсутствии индикации постановки на замок убранного положения носовой опоры шасси. Выполнив необходимые действия согласно QRH, экипаж принял решение возвратиться на аэродром вылета. После выработки топлива воздушное судно благополучно приземлилось в аэропорту Рощино.

Прерванный взлет

31 января экипаж самолета Canadair CRJ-200, 2000 года выпуска, авиакомпании «Руслайн», регистрационные знаки VQ-BGV, выполнял рейс из Домодедова/Москва в Волгоград. В процессе разбега с ВПП 32 левой аэропорта Домодедова экипаж прекратил взлет из-за срабатывания реверса правой силовой установки. Воздушное судно благополучно завершило пробег в пределах ВПП и самостоятельно возвратилось на перрон.

Полное обесточивание

31 января экипаж самолета ATR-42-300, 1992 года выпуска, авиакомпании «ЮТэйр», регистрационные знаки VP-BLO, выполнял рейс из Тюмени в Сургут. На удалении 90 км от Сургута произошло полное обесточивание воздушного судна. Экипаж продолжил полет до аэродрома назначения и через 20 минут произвел благополучную посадку в Сургуте.

Отказ гидросистемы

31 января экипаж самолета Airbus A319-100, 2003 года выпуска, авиакомпании Delta Airlines, регистрационные знаки N366NB, выполнял рейс из Atlanta в Omaha (США). На борту находились 83 человека. В процессе захода на посадку в Омахе экипаж доложил об отказе гидросистемы и необходимости в связи с этим выпустить шасси ручным способом. Пилоты предупредили о намерении произвести полную остановку на ВПП после посадки из-за отсутствия управления разворотом носовой опоры, а также о невозможности использования реверса тяги. Экипаж продолжил заход и произвел благополучную посадку на ВПП 32 левую, после чего остановил самолет на полосе. После выключения двигателей воздушное судно было отбуксировано на перрон.

Разрушение пневматика, неисправность гидросистемы

31 января экипаж самолета Boeing 737-700, 2006 года выпуска, авиакомпании Southwest Airlines, регистрационные знаки N229WN, выполнял рейс из Midland/Odessa в Dallas/Love (США). После посадки на ВПП 13 правую в Далласе экипаж доложил о необходимости остановки на ВПП, сообщив о проблемах с гидросистемой. Воздушное судно было остановлено перед пересечением с РД С3, после чего ВПП 13 правая была закрыта для осмотра: аэродромная служба сообщила о разрыве покрышки и необходимости очистки полосы. По сообщению Федерального управления гражданской авиации США, при посадке произошло разрушение пневматика.

Сигнализация пожара

31 января экипаж самолета McDonnell Douglas MD-11, 1996 года выпуска, авиакомпании UPS, регистрационные знаки N252UP, выполнял рейс из Louisville в Anchorage (США). Когда воздушное судно следовало на эшелоне полета 360 в 190 м.м. севернее Winnipeg (Канада), сработала сигнализация пожара на борту. Экипаж выполнил разворот в направлении Виннипега и 35 минут спустя произвел благополучную посадку на ВПП 13. Прибывшие по тревоге аварийные службы не обнаружили следов возгорания, перегрева или источников дыма. Срабатывание сигнализации было классифицировано как ложное.

Отсутствие технологической панели

31 января экипаж самолета Airbus A320-200, 2005 года выпуска, авиакомпании Jetstar, регистрационные знаки VH-VQR, выполнял рейс из Auckland в Christchurch (Новая Зеландия). При послеполетном осмотре после посадки в Крайстчерче техниками было обнаружено отсутствие технологической панели маслосистемы размером 15х15 см. До окончания результатов расследования, проводимого авиакомпанией под надзором полномочного органа гражданской авиации Новой Зеландии, воздушное судно было отстранено от полетов. 2 февраля самолет был допущен к эксплуатации.