



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
(МИНТРАНС РОССИИ)

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**
(РОСАВИАЦИЯ)
РУКОВОДИТЕЛЬ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Руководителям (начальникам)
территориальных органов Росавиации

Руководителям организаций
гражданской авиации

08.09.2025 № _____ Исх-32411/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 9¹

С 1 марта 2026 года вступают в действие Федеральные авиационные правила «Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов», утвержденные приказом Минтранса России от 20.03.2023 № 89. В связи с этим организациям, представляющим услуги по наземному обслуживанию воздушных судов (далее - ВС), эксплуатантам ВС и операторам аэродромов необходимо обратить внимание на требования по обеспечению безопасности полетов при наземном обслуживании.

Статистические данные свидетельствуют о том, что повреждения воздушных судов на земле (далее - ПВС) составляют существенную долю - 10% от общего числа авиационных событий, и, в связи с этим, оказывают влияние на устойчивость и эффективность работы авиационной транспортной системы. К числу наиболее ощутимых последствий ПВС относятся вынужденные простои ВС, увеличение затрат на техническое обслуживание и ремонт, нарушение регулярности полетов.

Наиболее распространенными обстоятельствами ПВС являются столкновения специального транспорта и средств наземного обслуживания при их маневрировании (перемещении) в непосредственной близости от ВС, а также столкновения с препятствиями при буксировке ВС. Анализ причин данных событий показывает, что наиболее часто к ПВС приводят отступления от правил и технологий наземного обслуживания, недостаточный уровень подготовки и компетенций персонала. Дополнительное влияние на причины ПВС оказывают организационные и технические недостатки, такие как использование неисправных средств наземного обслуживания, недостаточная освещенность места работ,

¹ Информация по безопасности полетов выпускается с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. В информации по безопасности полетов могут приводиться сведения о предварительных результатах расследования авиационных событий, которые уточняются и дополняются в ходе дальнейшего расследования. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

высокая плотность операций по наземному обслуживанию. В 2023 году Росавиацией была выпущена Информация по безопасности полетов № 7 (письмо Росавиации от 05.07.2023 № Исх-28312/02), в которой были подробно рассмотрены основные причины ПВС, такие как:

- нарушение правил подъезда/отъезда автотранспорта;
- повреждения при отъезде средств наземного обслуживания, предварительно не отсоединенных от ВС;
- нарушение стандартных процедур эксплуатации средств наземного обслуживания, а также оставление средств наземного обслуживания без присмотра;
- повреждения при работе с грузом внутри ВС;
- использование неисправных средств наземного обслуживания;
- недостатки эргономики рабочего места оператора средства наземного обслуживания;
- влияние внешних факторов, таких как метеоусловия и состояние места стоянки.

Дополнительно в январе 2025 года Росавиацией была выпущена Информация по безопасности полетов № 1 (письмо Росавиации от 09.01.2025 № Исх-38/02), посвященная причинам ПВС, произошедших при буксировке ВС. В информации содержится анализ причин и приводятся примеры событий, имевшие место в 2023 – 2024 годах.

Вместе с тем, при организации обслуживания ВС на земле и обеспечении безопасности его проведения, требуется обязательно учитывать, что проблемы наземного обслуживания не ограничиваются исключительно задачами предотвращения ПВС. В сфере наземного обслуживания находятся такие критичные для безопасности полетов виды подготовки воздушного судна к полету, как противообледенительная обработка ВС, а также загрузка ВС в соответствии с правилами обеспечения центровки. При обеспечении наземного обслуживания производится перемещение автотранспорта и людей по летному полю, в связи с чем требуется реализация комплекса мер для предотвращения несанкционированного занятия или пересечения ВПП, маршрутов руления ВС. Проведение наземного обслуживания сопряжено с высоким риском появления на местах стоянок и маршрутах движения ВС посторонних предметов, которые могут стать причиной повреждения лопаток газоздушного тракта двигателей ВС или шин колес шасси. Кроме того, несоблюдение правил техники безопасности при проведении наземного обслуживания и использование неисправного оборудования может приводить к травмированию людей.

С учетом этого, при организации наземного обслуживания воздушных судов, следует учитывать следующие основные направления разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов:

- наличие у специалистов по наземному обслуживанию ВС подготовки и компетенций, а также знание и соблюдение таких правил, как: обязательное сообщение о любых обнаруженных или нанесенных в ходе обслуживания повреждениях ВС с целью принятия решения о возможности продолжения эксплуатации ВС; обеспечение концепции «чистого воздушного судна» (отсутствие льда, снега, инея на критических поверхностях ВС); передача правильной

информации и выполнение правил загрузки ВС, включая опасные грузы; визуальная и радиоосмотровость при передвижения по летному полю;

размещение ВС на стоянках, в том числе обеспечение заруливания, выруливания или буксировки ВС исключая столкновение с другими воздушными судами или наземными препятствиями, в том числе опасное воздействие реактивной струи авиадвигателей;

контроль содержания мест проведения наземного обслуживания для устранения условий, которые могут приводить к травмам людей и повреждениям воздушных судов (например, недостаточное освещение, непросматриваемая маркировка, наличие на местах стоянок льда, снежных брустверов, посторонних предметов);

исключение использования неисправных или непредназначенных для ВС средств наземного обслуживания, а также проведение технического обслуживания средств наземного обслуживания в соответствии с эксплуатационно-технической документацией;

эффективное планирование и оперативное управление наземным обслуживанием для предотвращения спешки, сокращения объема технологических операций или необходимости одновременного выполнения различных задач исполнителем работ по наземному обслуживанию;

эффективное взаимодействие между организацией, осуществляющей наземное обслуживание, и эксплуатантом ВС при согласовании, изменении и контроле выполнения работ по наземному обслуживанию ВС.

С целью снижения рисков для безопасности полетов ВС гражданской авиации п о р у ч а ю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести данную информацию до организаций гражданской авиации, осуществляющих деятельность на подконтрольной территории.

2. Рекомендовать руководителям эксплуатантов ВС, операторам аэродромов и организациям, осуществляющим техническое и наземное обслуживание ВС, а также органам организации воздушного движения:

2.1. Организовать изучение настоящей информации руководящим, командно-летным, инструкторским и инспекторским составом, а также членами лётных экипажей воздушных судов, инженерно-техническим персоналом, специалистами по наземному обслуживанию и аэродромному обеспечению, диспетчерским составом, осуществляющим организацию движения воздушных судов по площади маневрирования аэродрома.

2.2. Провести оценку готовности (состояния подготовки) к выполнению требований Федеральных авиационных правил «Правила наземного обслуживания гражданских воздушных судов», утвержденных приказом Минтранса России от 20.03.2023 № 89 (далее — ФАП-89), в том числе, наличие в организации, осуществляющей наземное обслуживание ВС:

оборудования, отвечающего требованиям, установленным в эксплуатационной документации воздушного судна (пункт 3 ФАП-89);

оборудования, документов, расходных материалов для осуществления наземного обслуживания в соответствии с требованиями эксплуатационной документации воздушного судна (пункт 4 ФАП-89);

правил установки средств наземного обслуживания в соответствии руководством по организации наземного обслуживания, утвержденным эксплуатантом ВС (пункт 16 ФАП-89);

технологических графиков, определяющих последовательность и длительность операций по наземному обслуживанию (пункт 19 ФАП-89);

правил и процедур взаимодействия с наземными службами на аэродроме и эксплуатантом ВС при руководстве движением и буксировке ВС (пункты 26 и 28 ФАП-89);

правил и процедур взаимодействия с эксплуатантом ВС при загрузке ВС (пункты 45, 46 и 47 ФАП-89);

правил и процедур информирования обо всех выявленных неисправностях воздушного судна, а также об обнаруженных или причиненных воздушному судну повреждениях. (пункт 73 ФАП-89);

прохождение персоналом подготовки и наличие у них компетенций для выполнения требований пунктов 45, 46, 48, 67, 69, 72 ФАП-89.

3. Обеспечить контроль выполнения организациями гражданской авиации рекомендаций, изложенных в настоящей информации по безопасности полетов.

Приложение: на 3л. в 1 экз.



Д.В. Ядров

Приложение
к письму Росавиации

**Информационные материалы Росавиации по результатам расследований событий,
связанных с недостаткам при организации проведения наземного обслуживания**

Последствия ошибок и нарушений при проведении наземного обслуживания ВС	Информационные материалы Росавиации
Повреждение воздушных судов при проведении наземного обслуживания на местах стоянок	<p>Информация по безопасности полетов № 21 за 2013 год В информации приводятся статистические сведения, примеры событий и рекомендации для исключения ПВС.</p> <p>Информация по безопасности полетов № 7 за 2023 год В информации содержится анализ широкого спектра проблем проведения наземного обслуживания ВС, а также приводятся рекомендации, разработанные с учетом документа ИКАО № 10121 «Руководство по организации наземного обслуживания».</p>
Повреждение воздушных судов при буксировке	<p>Информация по безопасности полетов № 12 за 2015 год В информации рассматриваются вопросы предотвращения ПВС при буксировке, связанных с ошибочным включением стояночного тормоза в процессе движения ВС, а также при буксировке ВС по грунту.</p> <p>Информация по безопасности полетов № 16 за 2021 год В информации приводятся сведения о факторах, способствующих повреждениям ВС при буксировке, и примеры соответствующих событий. Обращается внимание на случаи ПВС из-за необеспечения безопасного расстояния до препятствий.</p>

Последствия ошибок и нарушений при проведении наземного обслуживания ВС	Информационные материалы Росавиации
	<p>Информация по безопасности полетов № 1 за 2025 год Среди прочих фактов, приводящих к повреждениям ВС, в информации обращается внимание на влияние состояния искусственных покрытий аэродрома (лед, снег).</p>
<p>Потеря управления в полете из-за невыполнения (некачественного выполнения) противообледенительной обработки</p>	<p>Информация по безопасности полетов № 30 за 2012 год и № 23 за 2021 год В информациях обращается внимание на выявленные факты нарушений концепции «чистого воздушного судна». Обращается внимание на эффект «барьерного льда» (отложение льда на передней части фюзеляжа) и его влияние на искажение показаний приборной скорости. Приводятся рекомендации организациям по наземному обслуживанию в части контроля проведения работ по противообледенительной обработке ВС.</p>
<p>События, связанные с нарушением правил загрузки и центровки ВС</p>	<p>Информация по безопасности полетов № 8 за 2024 год Информация посвящена инцидентам, связанным с касанием ВПП фюзеляжем при взлете и посадке. В информации обращается внимание на инциденты, при расследовании которых были выявлены факты загрузки ВС с нарушением ограничений по предельной задней центровке.</p>
<p>Травмирование исполнителей работ по наземному обслуживанию и других лиц, находящихся вне ВС</p>	<p>Информация по безопасности полетов № 10 за 2011 год В информации приводятся примеры чрезвычайных происшествий, связанных травмированием исполнителей работ при обеспечении запуска двигателей, буксировке ВС, а также других людей при посадке (подготовке к посадке) в ВС.</p> <p>Информация по безопасности полетов № 8 за 2017 год В информации обращается внимание на широкий спектр различных</p>

Последствия ошибок и нарушений при проведении наземного обслуживания ВС	Информационные материалы Росавиации
	<p>недостатков, связанных с организацией и выполнением наземного обслуживания. В том числе, приводятся примеры событий, связанных с травмированием и высоким риском травмирования исполнителей работ.</p> <p>Информация по безопасности полетов № 15 за 2017 год и № 3 за 2017 год</p> <p>Информации посвящены случаям травмирования (высокого риска травмирования) пассажиров из-за использования при наземном обслуживании неисправных трапов.</p>
