



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

П Р И К А З

1 октября 2025 г.

Москва

№ 740-17

О реализации мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном (самолетом) RRJ-95B RA-89098

5 мая 2019 г. при выполнении посадки в аэропорту Шереметьево произошло авиационное происшествие (катастрофа) с воздушным судном (самолетом) RRJ-95B RA-89098 ПАО «Аэрофлот».

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия с воздушным судном (далее – ВС) RRJ-95B RA-89098 ПАО «Аэрофлот» приведена в приложении № 1 к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609, подпунктом 5.4.6 пункта 5 и подпунктом 9.9 пункта 9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить план мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с ВС RRJ-95B RA-89098 ПАО «Аэрофлот», произошедшего 5 мая 2019 г. на аэродроме Шереметьево, согласно приложению № 2 к настоящему приказу.

2. Заместителям руководителя Росавиации, начальникам управлений центрального аппарата Росавиации, руководителям (начальникам) территориальных органов Росавиации принять меры в рамках своей компетенции по организации выполнения (контролю выполнения) плана мероприятий.

3. Руководителям территориальных органов Росавиации:

3.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих самолеты транспортной категории, авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку (переподготовку) членов летных экипажей на самолеты транспортной категории и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

3.2. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации с авиационным персоналом, эксплуатирующим ВС RRJ-95, изучить настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного

происшествия с ВС RRJ-95В и принять меры по реализации мероприятий, указанных в Окончательном отчете:

- с участием разработчика ВС RRJ-95, провести дополнительные занятия с членами летных экипажей по особенностям пилотирования при работе системы дистанционного управления (далее – СДУ) в минимальном режиме, обратив особое внимание на изменения условий полета, при которых требуется ручная балансировка ВС в продольном канале, а также на характерные ошибки при выполнении выравнивания и приземления ВС;

- рассмотреть целесообразность увеличения объема тренажерной подготовки при работе СДУ в минимальном режиме на всех этапах полета, включая уход на второй круг. Рассмотреть применимость данной рекомендации к другим эксплуатируемым типам ВС;

- с учетом выявленных недостатков в технике пилотирования на этапах выравнивания, пробега и разбега провести статистический анализ выполнения данных элементов у всех членов летных экипажей ВС RRJ-95. При необходимости принять соответствующие корректирующие меры. Рассмотреть применимость данной рекомендации к другим типам ВС;

- совместно с разработчиком ВС RRJ-95 провести оценку корректности работы сервисов, осуществляющих расчет значений центровки.

4. Доклад об исполнении требований настоящего приказа направить в адрес Росавиации до 20 октября 2025 г.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель



Д.В. Ядров

Циккель В.В.
+7(495)645-85-55 доб. 52-37

Приложение № 1
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от « 1 » сентября 2019 № 740-П

**Обстоятельства авиационного происшествия
с воздушным судном (самолетом) RRJ-95B RA-89098**

5 мая 2019 г. на ВС RRJ-95B RA-89098 выполнялся регулярный пассажирский рейс SU-1492 по маршруту: аэропорт Шереметьево – аэропорт Мурманск. На борту воздушного судна (далее – ВС) находились 2 члена летного экипажа, 3 члена кабинного экипажа и 73 пассажира.

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с ВС RRJ-95B RA-89098 (далее – комиссия по расследованию) установила, что после взлета в 18:02 (здесь и далее время местное) на 6-й минуте полета, в результате воздействия на ВС атмосферного электричества, произошло отключение автопилота, и переход системы дистанционного управления (далее – СДУ) в минимальный режим «DIRECT MODE». ВС в это время находилось в наборе высоты, пересекая эшелон 89 (2700 м). Автомат тяги был отключен экипажем «пересиливанием» (рычаги управления двигателями (далее – РУД) были перемещены из положения 29,5° в положение 19°). Дальнейший полет проходил в ручном режиме при работе СДУ в режиме «DIRECT MODE».

В 18:09:17 КВС принял решение на возврат на аэродром вылета. Экипаж предпринял нескольких неудачных попыток установить связь с диспетчером, после чего был установлен код ответчика 7600 (потеря радиосвязи). После восстановления радиосвязи диспетчер разрешил возврат на аэродром вылета и дал указание о снижении до эшелона 80 (2450 м). Дальнейший полет до входа в глиссаду осуществлялся методом векторения.

Посадочная масса ВС составляла около 42600 кг, что на 1600 кг превышало максимально допустимую посадочную массу. Анализ записи бортового магнитофона показал, что экипаж возможность выработки топлива для снижения посадочной массы не рассматривал.

В 18:27:20 началось снижение ВС по глиссаде, заход на посадку выполнялся по системе ILS в «директорном» режиме.

В 18:27:51 диспетчер сообщил экипажу метеоинформацию (ветер у земли 160°, 7 м/с порывы 10 м/с, взлетно-посадочная полоса (далее – ВПП) 24L) и разрешил посадку.

В 18:30:00 на удалении 900 м от входного торца ВПП 24L и приборной скорости 158 kt (293 км/ч) произошло первое касание ВС ВПП. Касание было выполнено практически на «три точки», с вертикальной перегрузкой не менее 2,55 g, после чего ВС отделилось от ВПП.

Повторное приземление произошло через 2,2 с после первого на приборной скорости 155 kt (287 км/ч) с опережением на переднюю опору шасси, вертикальная перегрузка составила не менее 5,85 g, что способствовало повторному отделению ВС от ВПП.

В 18:30:06 на приборной скорости 140 kt (258 км/ч) произошло третье приземление ВС с вертикальной перегрузкой не менее 5 g.

В результате грубых приземлений произошло разрушение основных опор шасси и силовых элементов планера с разливом топлива и последующим возникновением пожара. В дальнейшем ВС выкатилось за пределы ВПП 24L влево и остановилось на удалении 2720 м от входного торца ВПП 24L и боковом уклонении 110 м левее оси ВПП.

В результате авиационного происшествия 1 член кабинного экипажа и 40 пассажиров погибли, 4 члена экипажа и 5 пассажиров получили серьезные телесные повреждения, 28 пассажиров получили незначительные телесные повреждения.

По заключению комиссии по расследованию:

«Причиной авиационного происшествия с самолетом RRJ-95B RA-89098 явились некоординированные управляющие действия КВС на этапе выравнивания при посадке и при повторных отделениях самолета от ВПП («козлении»), выразившиеся в неоднократном несоразмерном знакопеременном перемещении ручки управления по тангажу с фиксацией в крайних положениях. Указанные управляющие действия привели к трем «грубым» приземлениям самолета, вследствие чего при втором и третьем приземлениях величина поглощенной энергии значительно превышала максимальные значения, для которых проводилась оценка прочности конструкции при сертификации типа воздушного судна, что привело к разрушению силовых элементов планера, топливных баков с разлитием топлива и возникновению пожара.

Способствующими факторами явились:

- неэффективность утвержденных программ подготовки летного состава на RRJ-95 для действий в особой (сложной) ситуации при переходе СДУ в режим «DIRECT MODE» и, как следствие, недостаточные знания и навыки членов экипажа для пилотирования самолета в этом режиме. Программы подготовки не учитывали специфики конкретной особой ситуации, хотя и соответствовали минимальным требованиям, установленным ФАП;

- неэффективность СУБП авиакомпании в части контроля формирования у пилотов устойчивых навыков пилотирования, что не позволило выявить и устранить характерные систематические ошибки КВС при управлении БРУ в продольном канале на этапе посадки, в том числе связанные с отдачей БРУ «от себя» за нейтральное положение (на пикирование) в процессе выравнивания;

- невыявление отклонений (факторов опасности) в технике пилотирования экипажами авиакомпании при предыдущих случаях перехода СДУ в режим «DIRECT MODE» и, как следствие, непринятие профилактических мер;

- нечеткость формулировок эксплуатационной документации самолета в части особенностей пилотирования на этапе выравнивания и при исправлении отклонений на посадке (парировании повторных отделений самолета от ВПП);

- невыполнение экипажем требований ФАП и РПП при подготовке и выполнении полета при наличии прогнозируемой и фактической грозовой деятельности, а также при возможности наблюдения этих зон на экране метеолокатора, что привело к поражению самолета атмосферным электричеством, перезагрузке блоков концентраторов данных и переходу СДУ в режим «DIRECT MODE». По результатам сертификации переход СДУ в режим «DIRECT MODE» был оценен как «сложная ситуация», возникновение в полете «сложной ситуации» в результате воздействия молнии или статического электричества не противоречит применимым сертификационным требованиям;

- значительный рост психоэмоционального напряжения КВС вследствие поражения самолета атмосферным электричеством и неспособность в течение длительного времени обеспечить приемлемую точность пилотирования при работе СДУ в режиме «DIRECT MODE», что привело к формированию психологической доминанты на выполнение «срочной» посадки с неготовностью к уходу на второй круг;

- личностные психологические особенности членов экипажа, определяющие их поведение в стрессовой ситуации, а также недостаточная подготовка КВС в области человеческого фактора и методов контроля угроз и ошибок, что не позволило объективно оценить свое психоэмоциональное состояние и способность управлять самолетом, выбрать оптимальную стратегию для продолжения полета, а также организовать необходимое взаимодействие и управление ресурсами в экипаже;

- неспособность КВС обеспечить балансировку самолета в продольном канале в ручном режиме, в том числе и при снижении по глиссаде;

- неправильная оценка экипажем ситуации при срабатывании прогностической сигнализации о сдвиге ветра (GO AROUND, W/S AHEAD) при полете по глиссаде и, как следствие, невыполнение ухода на второй круг, что привело к попаданию в микропорыв ветра после начала выравнивания и повлияло на траекторию движения ВС. Документация разработчика ВС и авиакомпании позволяет экипажу игнорировать срабатывание указанной сигнализации, если он убедился в «отсутствии угрозы сдвига ветра», однако соответствующих четких критериев «отсутствия угрозы» эксплуатационная документация и РПП не содержат;

- целенаправленное «подныривание» КВС под глиссаду на заключительном этапе захода на посадку (после прохода ВПП);

- отличие положений РПП авиакомпании в части действий экипажа при срабатывании сигнализации о предельном отклонении от равносигнальной зоны глиссады от аналогичных положений документации разработчика самолета. При соблюдении положений документации разработчика самолета экипажу было необходимо выполнить уход на второй круг;

- необоснованное расширение авиакомпанией критериев «стабилизированности» захода на посадку в части допустимого диапазона отклонений от заданной скорости захода, что при фактической приборной скорости полета более чем на 15 kt превышающей заданную величину и работе СДУ в режиме «DIRECT MODE» привело к неожиданной для КВС повышенной реакции самолета на отклонение БРУ в продольном канале;

- невыполнение экипажем стандартной эксплуатационной процедуры по ручному выпуску воздушных тормозов при приземлении ВС. Нечеткость формулировок эксплуатационной документации и применяемые на ВС алгоритмы контроля посадочной конфигурации, требующие подготовить воздушные тормоза к автоматическому выпуску в том числе при работе СДУ в режиме «DIRECT MODE», при котором автоматический выпуск невозможен, снижают ситуационную осведомленность экипажа в указанном аспекте;

- включение реверса после первого отделения от ВПП, что сделало невозможным последующий уход на второй круг.

Согласно результатам судебно-медицинских экспертиз, причиной смерти 40 из 41 погибшего явилось воздействие открытого пламени, сопровождающееся ожогами верхних дыхательных путей в результате вдыхания горячего воздуха.

Пожар возник после третьего приземления ВС на ВПП из-за разрушения крыльевых топливных баков и разлива топлива. Разлив топлива происходил как из-за разрушений в местах крепления гидроцилиндров выпуска/уборки шасси, так и в других частях крыла. В результате второго приземления конструкция шасси была повреждена, т. е. при третьем приземлении работала за пределами ожидаемых условий эксплуатации и не могла должным образом воспринимать посадочные нагрузки. Работа (разрушение) «слабых звеньев» шасси при втором приземлении соответствовала заложенной логике. При этом фактически реализовавшиеся нагрузки были менее величин, которые использовались для демонстрации соответствия пункту 25.721 АП-25 при сертификации типа ВС, что привело к неполному отделению основных стоек шасси от конструкции самолета (были разрушены только «слабые звенья» узлов «А»). Отсутствие корреляции между сертификационными требованиями к прочности конструкции, включая основные опоры шасси, и к условиям демонстрации их безопасного отделения приводит к наличию существенных рисков разрушения топливных баков и утечки топлива даже при доказанном соответствии каждому из этих требований в отдельности.

В начальный момент пожар носил характер дефлаграционной вспышки, которая сопровождалась интенсивным дымообразованием, с установлением устойчивого горения спустя две секунды. К моменту начала эвакуации пассажиров пожар уже распространился внутрь пассажирского салона через ряд иллюминаторов в задней части фюзеляжа по левому и правому бортам, при этом нормы летной годности не устанавливают требований к иллюминаторам по защите от внешнего пожара. Сложившаяся ситуация выходила за пределы ожидаемых условий эксплуатации в части отсутствия резерва времени (90 секунд), за которое при сертификации типа демонстрируется проведение аварийной эвакуации пассажиров и членов экипажа.

Наиболее вероятно, увеличению тяжести последствий способствовали:

работающие двигатели самолета, которые экипажем своевременно выключены не были;

большое количество вытекавшего из обеих консолей крыла топлива, которое попадало в район среза выходных сопел двигателей непосредственно под воздействие их реактивных струй;

невозможность использовать для эвакуации оба задних выхода;

проявление эффекта «общей вспышки» в задней части пассажирского салона;

толчея и паника среди пассажиров;

попытка ряда пассажиров забрать свою ручную кладь при эвакуации;

ошибка старшего бортпроводника при работе с системой громкой связи и, как следствие, снижение ситуационной осведомленности пассажиров о порядке эвакуации.

Моделирование развития пожара, проведенное ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, показало, что ошибочные действия бортпроводника по открытию задней левой двери в фактически сложившихся условиях не привели к росту значений (величин) поражающих факторов пожара и не повлияли на тяжесть последствий авиационного происшествия.».

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с ВС RRJ-95B RA-89098 ПАО «Аэрофлот» приведена в Окончательном отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Приложение № 2
к приказу Федерального агентства
воздушного транспорта

от « 1 » октября 2025 № 740-П

**План мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия
с воздушным судном (самолетом) RRJ-95B RA-89098**

Рекомендация комиссии по расследованию		Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
№ п/п	На основании рекомендаций комиссии по расследованию Авиационным властям России			
1.	Информацию о результатах расследования катастрофы воздушного судна (далее – ВС) RRJ-95B RA-89098 довести до авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации.	1. Проинформировать подконтрольные организации о размещении окончательного отчета по результатам расследования катастрофы ВС RRJ-95B RA-89098 на официальном сайте МАК. 2. МАК проведена летно-техническая конференция по итогам расследования катастрофы ВС RRJ-95B RA-89098, на которую были приглашены представители эксплуатантов ВС RRJ-95.		Территориальные органы Росавиации
2.	Рассмотреть целесообразность установления требований к уровню подготовки и введения квалификационной отметки «экзаменатор», а также требований об обязательном проведении всех видов квалификационных проверок и проверок на допуск к полетам независимыми пилотами, обладающими указанной квалификационной отметкой и уполномоченными авиационными властями, а не пилотами-инструкторами самой авиакомпания (рекомендация дается повторно).	С целью обеспечения контроля за деятельностью инструкторов и инструкторов-экзаменаторов летных и кабинных экипажей Росавиацией разработаны и письмами от 03.06.2020 № Исх-23122/01, от 09.08.2024 № Исх-27384/01 в адрес Минтранса России направлены на рассмотрение изменения и дополнения в главу VIII Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147. Продолжить взаимодействие с Минтрансом России с целью внесения изменений в Федеральные авиационные правила.		

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
3. Рассмотреть целесообразность внесения дополнений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – ФАП-128 для обеспечения периодических тренировок летного состава в расширенных ожидаемых условиях эксплуатации.	Подготовить и направить в Минтранс России предложения по дополнению ФАП-128, требованиями по проведению тренировок летного состава в расширенных ожидаемых условиях эксплуатации.	30.10.2025	Управление летной эксплуатации
4. Рассмотреть целесообразность внесения дополнений в ФАП-128 для обеспечения обязательной фиксации и сохранения параметров полета при квалификационных проверках пилотов на тренажерах, например, путем введения требований о фиксации параметров средствами объективного контроля по типу параметрических и звуковых самописцев или видеокамерами.	Подготовить и направить в Минтранс России предложения по дополнению ФАП-128, требованиями о сохранении средств регистрации параметров полета (параметрической, видео, аудио и иной информации) получаемых при квалификационных проверках пилотов на тренажерах.	30.10.2025	Управление летной эксплуатации
5. Совместно с разработчиками ВС рассмотреть целесообразность создания перечней (по типам ВС) особых и аварийных ситуаций, подлежащих обязательной «индивидуальной» отработке, с его периодическим обновлением на основе оценки рисков и обобщения опыта эксплуатации, а также типовых сценариев для отработки таких ситуаций.	1. Направить разработчикам ВС запрос с предложением разработать перечни (по типам ВС) особых и аварийных ситуаций, подлежащих обязательной «индивидуальной» отработке, а также требования по его периодическому обновлению на основе оценки рисков и обобщения опыта эксплуатации, а также типовых сценариев для отработки таких ситуаций. 2. Оценить представленные предложения и перечень особых и аварийных ситуаций, подлежащих обязательной «индивидуальной» отработке, а также требования по его периодическому обновлению на основе оценки рисков и обобщения опыта эксплуатации, а также типовых сценариев для отработки таких ситуаций и направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, устанавливающие требования к эксплуатантам ВС.	30.12.2025 30.04.2026	Управление сертификации авиационной техники, Управление летной эксплуатации, ФГУП ГосНИИ ГА, Авиарегистр России

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
<p>6. Для сертифицированных типов ВС рассмотреть целесообразность введения в Карту данных Сертификата типа специального раздела (по аналогии с Operation Suitability Data EASA), определяющего, в том числе, для конкретного типа ВС области подготовки летных и кабинных экипажей, требующие повышенного внимания (по аналогии с Training Areas of Special Emphasis EASA).</p>	<p>1. Рассмотреть целесообразность изменений в Федеральные авиационные правила «Сертификация авиационной техники, организатор разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденные приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184 (далее ФАП – 184) предусматривающих дополнение Карты данных Сертификата типа специальным разделом (по аналогии с Operation Suitability Data EASA), определяющим, в том числе, для конкретного типа ВС области подготовки летных и кабинных экипажей, требующие повышенного внимания (по аналогии с Training Areas of Special Emphasis EASA).</p> <p>2. При наличии целесообразности учесть при изменении ФАП-184.</p>	30.08.2026	Управление сертификации авиационной техники, Управление летной эксплуатации, ФГУП ГосНИИ ГА, Авиарегистр России
<p>7. Разработать и внедрить методы оценки соответствия нормам летной годности (авиационным правилам).</p>	<p>1. Росавиацией в целях разработки и актуализации норм летной годности, содержащих квалификационные требования, а также методы обеспечения соответствия сертификационным требованиям поручено Авиарегистру России и ФГУП ГосНИИ ГА ежегодно направлять в Управление сертификации авиационной техники Росавиации предложения в План разработки и актуализации редакций норм летной годности, информационных материалов и методов обеспечения соответствия (№ 68/16-ПОР от 30.05.2025).</p> <p>2. В рамках реализации пунктов 1,2 поручения Росавиации от 30.05.2025 № 68/16-ПОР, 30.06.2025 утвержден План разработки и актуализации редакций норм летной годности, информационных материалов и методов обеспечения соответствия.</p> <p>3. На сайте Росавиации размещены методические рекомендации № МР 21.007 «Порядок подготовки, согласования и утверждения проектов норм летной годности, квалификационных требований к авиационному оборудованию, методов определения соответствия сертификационным требованиям, порядок внесения изменений».</p>		
<p>8. Рассмотреть целесообразность введения унифицированного бланка задания на тренировку, подлежащего заполнению при отработке особых и аварийных случаев в полете.</p>	<p>Разработать и направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты, устанавливающие унифицированный бланк задания на тренировку, подлежащий заполнению при отработке особых и аварийных случаев в полете.</p>	30.10.2025	Управление летной эксплуатации

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
<p>9. Провести анализ положений Руководства по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации на предмет его соответствия современным знаниям в области психологии, в том числе в части достаточности используемых методик для выявления личностных особенностей пилотов, касающихся способов эмоционального реагирования и поведения в нештатных ситуациях (рекомендация дается повторно).</p>	<p>Письмами Росавиации от 29.01.2025 № Исх-2948/01, от 13.03.2025 № Исх-9292/01 в адрес Минтранса России направлены предложения по проекту приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка проведения профессионального отбора членов летного экипажа пилотируемого гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, и диспетчеров управления воздушным движением, в том числе порядка определения их психофизиологических качеств, порядка психофизиологического обследования указанных лиц».</p> <p>Продолжить взаимодействия с Минтрансом России с целью внесения изменений в Федеральные авиационные правила.</p>		
<p>10. Рассмотреть целесообразность введения требований о проведении психологического тестирования летного состава только независимыми психологами, а не собственными медицинскими центрами авиакомпаний, с обязательным применением методики СМИЛ (стандартизированный многофакторный метод исследования личности).</p>	<p>Проанализировать целесообразность введения требований о проведении психологического тестирования летного состава только независимыми психологами, а не собственными медицинскими центрами авиакомпаний, с обязательным применением методики СМИЛ. По результатам направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты.</p>	30.10.2025	Управление летной эксплуатации
<p>11. В связи с систематически выявляемыми нарушениями в соблюдении режима труда и отдыха летного состава, обращать особое внимание на данный факт при проверках авиакомпаний, разработать и внедрить комплекс системных мероприятий по устранению данного фактора опасности (рекомендация дается повторно).</p>	<p>Подготовить письмо Росавиации в авиакомпании гражданской авиации Российской Федерации о необходимости неукоснительного соблюдения режима труда и отдыха, а также разработки и внедрения комплекса системных мероприятий по устранению данного фактора опасности в рамках собственной системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП).</p>	30.10.2025	Управление летной эксплуатации.

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
12. Внести уточнения в Федеральные авиационные правила по порядку проведения периодических квалификационных проверок членов летных и кабинных экипажей, допущенных к выполнению полетов на нескольких типах ВС.	Направить в Минтранс России предложения по уточнению Федеральных авиационных правил относительно порядка проведения периодических квалификационных проверок членов летных и кабинных экипажей, допущенных к выполнению полетов на нескольких типах ВС.	30.10.2025	Управление летной эксплуатации
13. Внести дополнения в правила выполнения полетов в части конкретизации критериев установки международных аварийных кодов ответчика и порядка их снятия, а также по действиям летного и диспетчерского состава в этих случаях.	Признано нецелесообразным (письма от 02.04.2025 № Вн-5245/05, от 07.04.2025 № Вн-5518/01). Вопросы, связанные с установкой аварийных кодов ответчика (транспондера) и действиями экипажа, регулируются статьей 87 ВК РФ. Кроме того, международные сигналы и порядок действий экипажа подробно описаны в главе 6, главе 15 документа ИКАО № 4444, на основании которого эксплуатанты вносят соответствующие процедуры в руководство по производству полетов. Наряду с этим, действия диспетчера органа УВД в случаях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства закреплены в Федеральных авиационных правилах «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293, а также Федеральных авиационных правилах «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 26.09.2012 № 362.		
На основании рекомендаций комиссии по расследованию Росавиации, AP МАК, EASA и другим сертифицирующим авиационную технику организациям			
14. С учетом результатов настоящего расследования оценить достаточность существующих требований по защите ВС от проникновения огня внутрь фюзеляжа при возникновении внешнего пожара. По результатам оценки принять решение о необходимости установления дополнительных требований к защищенности иллюминаторов и других элементов ВС.	Провести оценку достаточности существующих требований по защите ВС от проникновения огня внутрь фюзеляжа при возникновении внешнего пожара. По результатам оценки принять решение о необходимости установления дополнительных требований к защищенности иллюминаторов и других элементов ВС.	30.01.2026	Управление сертификации авиационной техники, ФГУП ГосНИИ ГА, Авиарегистр России

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
<p>15. С учетом результатов настоящего расследования оценить взаимное соответствие установленных требований относительно интервала времени, за который должна быть продемонстрирована аварийная эвакуация из ВС (90 секунд), и для прибытия первой пожарной машины при авиационном происшествии на территории аэродрома (180 секунд). По результатам оценки принять решение о необходимости доработки существующих требований.</p>	<p>Провести оценку взаимного соответствия установленных требований относительно интервала времени, за который должна быть продемонстрирована аварийная эвакуация из ВС (90 секунд), и для прибытия первой пожарной машины при авиационном происшествии на территории аэродрома (180 секунд) по итогам оценки принять решение о необходимости доработки существующих требований. По итогам оценки подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты.</p>	30.10.2025	<p>Управление сертификации авиационной техники Управление организации использования воздушного пространства, ФГУП ГосНИИ ГА</p>
<p>16. С учетом результатов настоящего расследования рассмотреть целесообразность гармонизации (установления корреляции) положений норм летной годности, определяющих требования к прочности конструкции основных опор шасси и демонстрации их безопасного отделения. Разработать и внедрить методы оценки соответствия по п. 25.721 авиационных правил, содержащие четкие критерии относительно величины нагрузок, при которых должно демонстрироваться безопасное отделение основных опор шасси.</p>	<p>С учетом результатов настоящего расследования рассмотреть целесообразность вопроса гармонизации положений норм летной годности, определяющих требования к прочности конструкции основных опор шасси и демонстрации их безопасного отделения. Подготовить проект методов оценки соответствия по п. 25.721, содержащий четкие критерии относительно величины нагрузок, при которых должно демонстрироваться безопасное отделение основных опор шасси.</p>	30.01.2026	<p>Управление сертификации авиационной техники, ФГУП ГосНИИ ГА, Авиарегистр России</p>
<p>17. Рассмотреть целесообразность дополнения авиационных правил (норм летной годности) требованиями по размещению на ВС мегафонов таким образом, чтобы доступ к ним не затруднял процесс аварийной эвакуации.</p>	<p>Рассмотреть целесообразность внесения изменений в нормы летной годности относительно требований по размещению на ВС мегафонов таким образом, чтобы доступ к ним не затруднял процесс аварийной эвакуации, подготовленные совместно с разработчиками воздушных судов.</p>	30.01.2026	<p>Управление сертификации авиационной техники, Авиарегистр России, ФГУП ГосНИИ ГА</p>

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
18. Рассмотреть целесообразность применения кабинам экипажем дымозащитных капюшонов и/или других защитных устройств при определенных сценариях аварийной эвакуации.	Провести анализ целесообразности применения кабинам экипажем дымозащитных капюшонов и/или других защитных устройств при определенных сценариях аварийной эвакуации. По результатам направить соответствующие рекомендации разработчикам ВС.	30.01.2026	Управление сертификации авиационной техники, Авиарегистр России, ФГУП ГосНИИ ГА
19. Рассмотреть целесообразность введения сертификационных требований об обязательной установке видеокамер в пилотской кабине ВС с фиксацией информации на защищенный носитель (на случай авиационного происшествия).	Провести анализ целесообразности введения сертификационных требований об обязательной установке видеокамер в пилотской кабине ВС с фиксацией информации на защищенный носитель (на случай авиационного происшествия).	30.01.2026	Управление сертификации авиационной техники, Авиарегистр России, ФГУП ГосНИИ ГА
На основании рекомендаций комиссии по расследованию разработчику самолета RRJ-95			
20. Совместно с сертифицирующими организациями рассмотреть целесообразность внесения изменений в конструкцию шасси и/или введения эквивалентных мер для снижения риска возникновения течи топлива при разрушении основных опор шасси. При проведении оценки использовать международную практику в части критериев «достаточности» разлива топлива для возникновения опасности пожара. По результатам оценки принять решение о доработке вновь выпускаемых экземпляров и/или экземпляров, находящихся в эксплуатации (рекомендация дается повторно).	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.04.2026	Управление сертификации авиационной техники, ФГУП ГосНИИ ГА, Авиарегистр России

Рекомендация комиссии по расследованию		Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
21.	Совместно с сертифицирующими организациями проанализировать имеющийся международный опыт и рассмотреть целесообразность изменения конструкции и/или эксплуатационных процедур для обеспечения возможности использования кабинным экипажем системы громкой связи в пассажирском салоне при проведении аварийной эвакуации.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.04.2026	Управление сертификации авиационной техники, Авиарегистр России, ФГУП ГосНИИ ГА,
22.	Совместно с сертифицирующими организациями рассмотреть целесообразность принятия дополнительных мер для снижения фактической частоты (эксплуатационной вероятности) перехода СДУ в режим «DIRECT MODE».	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.10.2025	Управление сертификации авиационной техники, Авиарегистр России, ФГУП ГосНИИ ГА,
23.	Провести разовую проверку («вычитку») AFM, FCOM, FCTM и других документов для устранения ошибок и неточностей. С учетом изложенного в разделе 1.18.27 настоящего отчета, внести изменения и дополнения в бюллетени для летного состава	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.10.2025	Управление сертификации авиационной техники
24.	Провести анализ возможностей членов экипажа по обработке значительного числа сообщений об отказах, которые могут появляться в полете, например, из-за перезагрузки концентраторов. При необходимости принять меры по сокращению числа выдаваемых сообщений.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.04.2026	Управление сертификации авиационной техники

Рекомендация комиссии по расследованию	Принятое решение о реализации	Срок исполнения	Исполнитель
25. Повторно оценить риски, связанные с возможностью игнорирования экипажами прогностического предупреждения о сдвиге ветра. При сохранении возможности игнорирования внести в эксплуатационную документацию исчерпывающий перечень критериев, подтверждающих возможное наличие сдвига ветра.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.10.2025	Управление сертификации авиационной техники
26. Рассмотреть возможность восстановления работоспособности режима работы СДУ «NORMAL MODE» в полете при восстановлении работоспособности бортового оборудования.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.10.2025	Управление сертификации авиационной техники
27. Рассмотреть возможность обеспечения автоматического выпуска воздушных тормозов на посадке при работе СДУ в режиме «DIRECT MODE». При невозможности, четко определить в эксплуатационной документации порядок и последовательность применения воздушных тормозов и реверса при посадке.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.11.2025	Управление сертификации авиационной техники
28. Рассмотреть целесообразность изменения порядка использования БРУ на этапах разбега и пробега, а также контролю ее положения.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.11.2025	Управление сертификации авиационной техники
29. Рассмотреть вопрос об изменении места размещения мегафона или конструкции гардероба в переднем вестибюле с целью обеспечения возможности беспрепятственного использования мегафона при аварийной эвакуации пассажиров. Рассмотреть возможность размещения второго мегафона в хвостовой части ВС.	Организовать рассмотрение и контроль реализации решений принятых разработчиком ВС (письмо ПАО «Яковлев» от 17.07.2025 № 22860).	30.11.2025	Управление сертификации авиационной техники

Лист согласования к документу № 740-П от 01.10.2025

Инициатор согласования: Циккель В.В. ведущий консультант отдела 02

Согласование инициировано: 31.07.2025 10:46

Краткое содержание: Реализация рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия.

Версия с учетом замечаний, согласования в предыдущих версиях.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**
Документ подписывается **собственноручно**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования
Этап: Этап 1 Тип согласования: последовательное			
1	Исполняющий обязанности Козырев В.С. (Прокопчук А.В.) Заместитель начальника Управления правового обеспечения и имущественных отношений 14 14 Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиация		Перенаправлено 30.09.2025 11:16
	Хотькова Н.Г. Начальник отдела 14 14 Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиация		Согласовано 30.09.2025 11:43
1.1	Исполняющий обязанности Козырев В.С. (Прокопчук А.В.) Заместитель начальника Управления правового обеспечения и имущественных отношений 14 14 Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиация		Согласовано 30.09.2025 12:21
Тип согласования: последовательное			
2	Ядров Д.В.		Документ подписан собственноручно 01.10.2025 16:54