



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

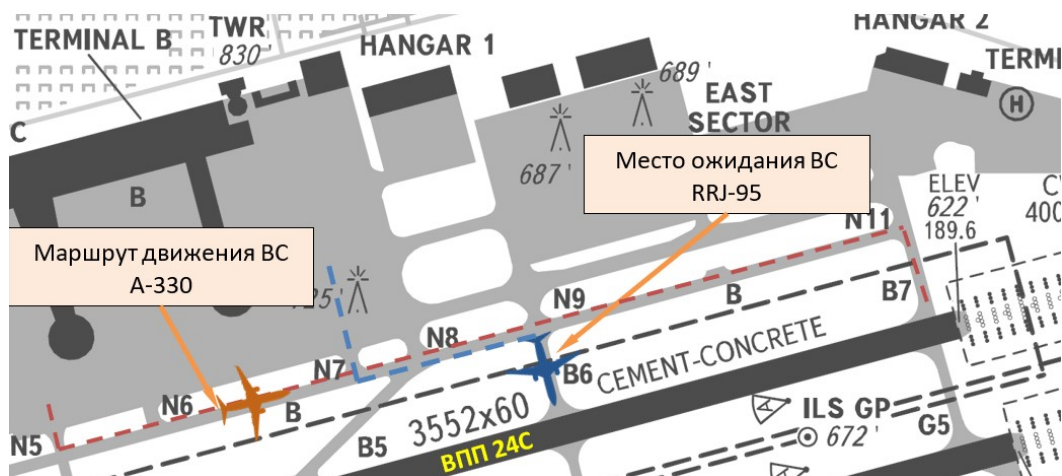
06.10.2025 № Исх-35983/02

На № _____ от _____

Информация по безопасности полетов № 10¹

24.09.2025, ночью, в визуальных метеоусловиях, на аэродроме Москва (Шереметьево) произошел авиационный инцидент, связанный со столкновением самолета А-330-300 В-0198 авиакомпании «Hainan Airlines» (Китайская Народная Республика) с самолетом RRJ-95В RA-89112 АО «Авиакомпания «Россия».

В момент инцидента экипаж самолета RRJ-95В находился на предварительном старте на рулежной дорожке «В6», ожидая разрешение на занятие исполнительного старта и взлет с ВПП 24С. Экипаж самолета А-330-300 выполнял руление по рулежной дорожке «В» для занятия предварительного старта на рулежной дорожке «В7» для последующего взлета с ВПП 24С (см. рисунок 1).



**Рис. 1. Маршрут движения самолета А-330
и местонахождение самолета RRJ-95**

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.

Аэронавигационные огни, красные маяки предупреждения столкновений, а также фары освещения эмблемы самолета RRJ-95B были включены. Предварительно установлено, что при подруливании к рулежной дорожке «B6» экипаж самолета А-330-300 уменьшил путевую скорость вплоть до полной остановки, однако в дальнейшем решил продолжить движение, что привело к столкновению аэродинамической законцовкой правого полукрыла с рулем направления самолета RRJ-95B.

Проводится расследование инцидента.

Минимальное безопасное расстояние между осевой линией рулежной дорожки (осевой линией маршрута руления на перроне) и неподвижными препятствиям зависит от размаха крыла воздушного судна. Авиационные происшествия и инциденты, связанные со столкновением воздушного судна с объектом на земле в процессе руления на взлет или после посадки (категория событий GCOL) происходят в процессе движения самолета в непосредственной близости от другого самолета, неподвижно стоящего на маршруте руления, например, при ожидании дальнейших разрешений от органа ОВД или персонала по наземному обслуживанию. Безопасность расхождения воздушных судов при этом зависит от таких факторов, как оценка безопасного расстояния до препятствия, эффективная визуальная осмотрительность, исключение отклонений от стандартного маршрута руления (остановка, вместо попытки объехать препятствие). Ошибкам при определении расстояния до препятствия может способствовать темное время суток, метеоусловия (осадки, ограниченная видимость), а также сложность оценки габаритов воздушного судна со стреловидным крылом, особенно при выполнении разворотов. С учетом особенностей инфраструктуры и движения на аэродроме, для снижения риска авиационных событий категории GCOL может требоваться проведение мероприятий для исключения неоднозначности обозначения и сложности определения маршрутов руления, пересмотр или публикация предупреждений. Выполнение руления по осевой линии маршрута не освобождает экипаж воздушного судна от визуального контроля за окружающей обстановкой. Во всех случаях, если возникло сомнение, самым безопасным решением является остановка воздушного судна.

Указанные выше типовые сценарии событий категории GCOL могут являться предметом обсуждения и разработки, если необходимо, мероприятий в рамках работы групп по безопасности на ВПП. Инциденты категории GCOL из-за столкновения двух воздушных судов являются редкими событиями (по сравнению с инцидентами других категорий). В связи с этим, при разработке мероприятий требуется использовать всю доступную информацию об опасных факторах, не ограничиваясь исключительно событиями на отдельном аэродроме. В приложении к настоящей информации по безопасности полетов приводятся примеры авиационных происшествий и инцидентов категории GCOL, происшедших как в Российской Федерации, так и за рубежом. Информация об обновлениях в электронном Архиве материалов расследований инцидентов и производственных происшествий

Росавиации публикуется на официальном сайте Росавиации в сети Интернет по адресу: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-bezopasnost-poletov-2-amripp-obnovlenia/>.

С целью снижения рисков для безопасности полетов ВС гражданской авиации поручаю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации довести данную информацию по безопасности полетов до организаций гражданской авиации, осуществляющих деятельность на подконтрольной территории.

2. Рекомендовать руководителям эксплуатантов воздушных судов, операторов аэродромов и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами):

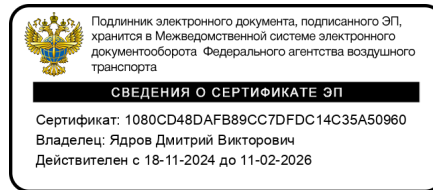
2.1. Организовать изучение настоящей информации руководящим, командно-летным, инструкторским и инспекторским составом, а также членами летных экипажей воздушных судов, специалистами по аэродромному обеспечению полетов, диспетчерским составом, осуществляющим обслуживание движения воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

2.2. Обратить внимание летного состава на основные размеры воздушного судна, минимальный радиус разворота при рулении, рекомендации по процедурам выполнения руления и связанные с этим ограничения и параметры поворотов на 90° и 180°. Летному составу, выполняющему полеты на вертолетах, обратить внимание на ограничения по выполнению руления, установленные пунктом 3.98 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. На предполетной подготовке необходимо заранее определять процедуры выполнения руления с учетом опубликованных в документах аэронавигационной информации ограничений и предупреждений, касающихся маршрутов движения по перронам и рулежным дорожкам, а также обозначенных на карте аэродрома опасных участков, где требуется повышенное внимание пилотов.

2.3. Операторам аэродромов на ближайшем плановом заседании группы по безопасности на ВПП предусмотреть обсуждение действующих процедур руления по рулежным дорожкам и перронам с учетом габаритов воздушных судов и требований по обеспечению безопасных расстояний до препятствий, предусмотренных пунктами 2.25, 2.26, 2.28, 4.31 Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденных приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 262, и пунктом 3.98 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128. При подготовке к проведению заседания группы по безопасности на ВПП совместно с органом ОВД на аэродроме и, при необходимости, эксплуатантами воздушных судов провести анализ мест на площади маневрирования, где возможен высокий риск опасного уменьшения расстояния между двумя воздушными судами, выполняющими руление.

2.4. Органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на аэродромах обратить внимание на знание диспетчерами УВД правил и ограничений визуального и с использованием систем управления наземным движением контроля за положением воздушного судна на площади маневрирования, опубликованных ограничений и предупреждений по использованию площади маневрирования для руления воздушных судов различных категорий, а также используемых на аэродроме визуальных средств в местах пересечения маршрутов руления.

Приложение: на 2 л.



Д.В. Ядров

Лучинин Валерий Владимирович
(495) 645 85 55, доб. 5232

Приложение
к письму Росавиации
(информация по безопасности
полетов № 10 за 2025 год)

**Примеры авиационных происшествий и инцидентов
связанных со столкновением воздушного судна с объектом на земле
в процессе руления на взлет или после посадки**

п/п	Краткие обстоятельства и ссылка
1.	<p>18.06.2010 на аэродроме Прага (Чешская Республика) произошло столкновение рулящего самолета Боинг-737-800 со стоящим на рулежной дорожке самолетом А-321. Экипаж самолета Боинг-737-800 неправильно оценил расстояние между законцовкой правого полукрыла и стабилизатором самолета А-321, что привело к столкновению.</p> <p>Ссылка: отчет Института расследования авиационных происшествий (ААИ) Чешской Республики (на английском языке): https://uzpln.cz/en/incident/712.</p>
2.	<p>07.10.2014 на аэродроме Дублин (Ирландия) самолет Боинг-737-800 в процессе руления столкнулся левым полукрылом со стабилизатором другого самолета Боинг-737-800. Столкновению способствовали такие факторы, как несоблюдение опубликованных ограничений для руления, сложность системы рулежных дорожек, трудность определения расстояния до препятствия, а также погодные условия.</p> <p>Ссылка: отчет Подразделения по расследованию авиационных происшествий (ААИУ) Ирландии (на английском языке): https://aaiu.ie/aaiu_report/accident-boeing-737-8as-ei-emh-and-ei-ekk-link-2-dublin-airport-7-october-2014-report-2015-019/.</p>
3.	<p>14.06.2020 на аэродроме Санкт-Петербург (Пулково) произошел инцидент с самолетами А-320 и А-320нео. Экипаж рулящего на предварительный самолета А-320нео видел стоящий на предварительном старте другой рулежной дорожки самолет А-320, однако продолжил движение с отклонением от осевой линии маршрута вправо, что, однако, не предотвратило столкновения.</p> <p>Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный № 203301.</p>
4.	<p>28.01.2021 на посадочной площадке Богучаны произошло столкновение рулящего на место стоянки вертолета Ми-8АМТ с административным зданием и вертолетом Ми-8МТВ-1, находящимся на стоянке. Серьезный инцидент явился следствием несоответствия разметки на перроне установленным требованиям для заруливания и выруливания вертолетов типа Ми-8, продолжения руления экипажем вертолета Ми-8АМТ при необеспечении безопасного расстояния до</p>

п/п	Краткие обстоятельства и ссылка
	<p>препятствий, а также установки вертолета Ми-8МТВ-1 на стоянке не по маркировочным знакам. Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный номер № 210541.</p>
5.	<p>09.06.2021 на аэродроме Новосибирск (Толмачево) произошло столкновение самолета А-321 с временной опорой освещения. 15.06.2021 аналогичный инцидент произошел с самолетом Боинг-737-700. Экипажи воздушных судов ошиблись в определении маршрута руления из-за несоответствия маркировки осевых линий маршрутов руления установленным требованиям, отсутствия маркировки препятствий, предупреждений и описания маршрута руления, а также недостаточного контроля за движением воздушных судов по перрону со стороны диспетчера ДПР. Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный номер № 213184, 213307.</p>
6.	<p>18.02.2022 на аэродроме Москва (Внуково) произошло столкновение рулящего на место стоянки самолета Боинг-737-800 с самолетом Боинг-737-800, находящимся в очереди воздушных судов, ожидающих разрешения на занятие исполнительного старта. Командир самолета Боинг-737, заруливающего на место стоянки, предпринял попытку проехать в опасной близости от стабилизатора другого самолета Боинг-737, несмотря на предупреждение второго пилота не делать этого. Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный номер № 220982.</p>
7.	<p>20.10.2024 на аэродроме Москва (Шереметьево) произошло столкновение рулящего самолета А-320 с ожидающим дальнейших указаний по рулению самолетом Боинг-737-800. Второй пилот самолета А-320 высказал сомнение в безопасности продолжения руления из-за наличия препятствия, однако командир воздушного судна решил продолжить движение (выполнение разворота на 90°). Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный номер № 245862.</p>
8.	<p>25.05.2025 на аэродроме Минеральные Воды произошло столкновение рулящего за машиной сопровождения самолета ВД-700 со стоящим на месте стоянки самолетом ЕМВ-135. Самолет ВД-700 планировалось установить на стоянку, на которой уже стоял самолет ЕМВ-135. Установка двух самолетов на одном месте стоянки (по разные стороны от осевой линии заруливания), не была предусмотрена опубликованными процедурами. Ссылка: АМРИПП Росавиации, учетный номер № 252902.</p>