

## Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов

### *Утративший силу*

Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года № 828. Утратило силу постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2019 года № 53 (вводится в действие со дня его первого официального опубликования)

Сноска. Утратило силу постановлением Правительства РК от 11.02.2019 № 53 (вводится в действие со дня его первого официального опубликования).

### Примечание РЦПИ.

В соответствии с Законом РК от 29.09.2014 г. № 239-V ЗРК по вопросам разграничения полномочий между уровнями государственного управления см. приказ Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2015 года № 145, приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505.

В соответствии с пунктом 3 статьи 93 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов.

2. Признать утратившими силу:

1) постановление Правительства Республики Казахстан от 19 июня 1996 года № 755 "Об утверждении Положения о правилах проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан";

2) постановление Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 57 дсп "Об утверждении Правил проведения служебного расследования авиационных происшествий в государственной авиации Республики Казахстан".

3. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня первого официального опубликования.

Премьер-Министр  
Республики Казахстан

К. Масимов

Утверждены  
постановлением Правительства

## **Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов**

### **Раздел 1. Общие положения**

1. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов (далее - Правила) разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".

2. Правила устанавливают порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с государственными и гражданскими (экспериментальными) воздушными судами Республики Казахстан, а также с государственными и гражданскими воздушными судами иностранных государств, происшедших на территории Республики Казахстан, полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, условия и порядок участия представителей Республики Казахстан в проведении расследований иностранными государствами авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан, классификацию и учет авиационных происшествий и инцидентов, порядок создания системы представления данных об авиационных происшествиях или инцидентах.

3. Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами гражданской (экспериментальной) авиации расследуются комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, назначаемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в соответствии со стандартами и рекомендациями Приложения 13 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО) предоставляется независимость в проведении расследования.

4. Авиационные происшествия с воздушными судами государственной авиации расследуются комиссией по расследованию авиационных происшествий или инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере государственной авиации.

5. Авиационные инциденты с воздушными судами государственной авиации расследуются комиссией по расследованию авиационных инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере государственной авиации на постоянной основе.

6. Организация проведения расследований авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации осуществляется уполномоченным органом в сфере государственной авиации.

7. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационных происшествий или инцидентов.

8. Процесс расследования авиационных происшествий или инцидентов включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационных происшествий и инцидентов, подготовку отчетных материалов и заключения, разработку рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.

9. Термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) в сфере государственной авиации:

авиационное событие - событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, в ходе которого произошла угроза безопасности полета, повреждение или утрата воздушного судна и/или гибель людей находившихся на этом воздушном судне;

авиационное происшествие - авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) людей, находившихся на борту воздушного судна, и (или) утрате этого воздушного судна;

авария - авиационное происшествие без человеческих жертв;

авиационный инцидент - авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности воздушного судна и (или) жизни людей, находящихся на его борту, но не закончилось авиационным происшествием;

авиационная часть - государственное учреждение, осуществляющее организацию и выполнение полетов воздушных судов государственной авиации, их эксплуатацию и хранение;

воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

дежурная группа состава Комиссии - дежурная группа для проведения экстренных мероприятий по расследованию и осуществлению полномочий Комиссии до ее создания. При создании Комиссии специалисты дежурной группы включаются в состав Комиссии;

катастрофа - авиационное происшествие с человеческими жертвами;

органы управления государственной авиации - Управление главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан, Главное командование Внутренних войск - Комитет

Внутренних войск Министерства внутренних дел Республики Казахстан, Пограничная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан;

причины (факторы) авиационного происшествия или авиационного инцидента - действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или авиационному инциденту;

расследование авиационного происшествия - процесс, включающий выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому авиационному событию, проведение исследований, экспертиз и экспериментов, обобщение и анализ полученных данных, подготовку по результатам проведенных работ заключения о причинах авиационного происшествия и рекомендаций по результатам расследования авиационного происшествия;

серьезный авиационный инцидент - авиационный инцидент, обусловленный возникновением сложной или аварийной полетной ситуации, или при котором здоровью хотя бы одного из лиц, находившихся на борту воздушного судна, причинен вред;

серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна - авиационный инцидент, при котором восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно;

советник уполномоченного представителя - лицо, имеющее соответствующую квалификацию и оказывающее помощь уполномоченному представителю в проведении расследования авиационного происшествия;

телесное повреждение со смертельным исходом (используется только в целях единообразия статистических данных) - телесное повреждение, в результате которого в течение тридцати суток с момента происшествия наступила смерть;

уполномоченный орган в сфере государственной авиации - центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности государственной авиации;

уполномоченный представитель - лицо, назначенное уполномоченным органом в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством;

утрата воздушного судна - авиационное событие когда:

произошло полное разрушение воздушного судна;

местонахождение воздушного судна (его обломков) не установлено и его официальные поиски прекращены;

эвакуация воздушного судна с места его вынужденной посадки невозможна или нецелесообразна независимо от полученных им повреждений;

2) в сфере гражданской (экспериментальной) авиации:

авиационное событие - любое событие, связанное с использованием воздушного судна, обеспечением и выполнением полета на любом этапе, а также техническим обслуживанием или хранением;

авиационное происшествие - авиационное событие, связанное с использованием гражданского воздушного судна с намерением совершить полет, которое в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица с целью совершения полета покинули воздушное судно, или в случае беспилотного воздушного судна имеет место с момента, когда воздушное судно готово начать движение с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки, и в ходе которого:

какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом (включая случаи, когда в связи с причиненным телесным повреждением смерть наступила в течение тридцати календарных дней с момента происшествия) в результате нахождения на данном воздушном судне, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены вследствие естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажиром, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;

воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна, требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев:

отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только один двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты;

повреждений только воздушных винтов, лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, несилевых элементов планера, обтекателей, законцовок крыла, антенн, датчиков, лопаток, пневматиков, тормозных устройств, лобовых стекол, колес или когда незначительно повреждены шасси, панели створки шасси либо когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины, в том числе незначительные повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора);

повреждений других элементов, не нарушающих общей прочности конструкции;

повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, повреждений вентиляторной установки или редуктора, если эти случаи не привели к повреждениям или разрушениям

силовых элементов фюзеляжа (балок), повреждений обшивки фюзеляжа (балок) без повреждения силовых элементов;

воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен;

авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) - авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

К катастрофам также относятся случаи гибели кого-либо из лиц, находящихся на борту, в процессе аварийной эвакуации из воздушного судна;

авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) - авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа;

авиационный инцидент - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет до момента, когда все находившиеся на борту лица с целью совершения полета покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое может оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием;

авиакомпания - юридическое лицо, имеющее сертификат эксплуатанта гражданских воздушных судов;

бортовой самописец (бортовое устройство регистрации) - любой самопишущий прибор, установленный на борту воздушного судна в качестве источника информации, используемой для проведения расследования авиационных событий;

воздушное судно - аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

государство изготовитель - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку воздушного судна;

государство места события - государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент;

государство разработчика - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна;

государство регистрации - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта;

максимальная масса - максимальная сертифицированная взлетная ( посадочная) масса воздушного судна, указанная в его эксплуатационной документации;

опасное сближение - непреднамеренное и непредусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Основными правилами полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан, в результате, которого возникает опасность их столкновения;

организация гражданской авиации - юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации;

повреждение воздушного судна на земле - событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы, не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях;

комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента - комиссия, назначаемая уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в целях организации и проведения расследования авиационного происшествия или инцидента;

полет воздушного судна - перемещение воздушного судна по земной (водной ) поверхности и в воздушном пространстве от начала разбега при взлете (отрыва от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения взлетно-посадочной полосы без остановки) или касания земной (водной) поверхности при вертикальной посадке;

предварительный отчет - сообщение, используемое для незамедлительного распространения сведений, полученных на начальных стадиях расследования;

расследование - процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий или инцидентов, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов авиационных происшествий или инцидентов и выработку рекомендаций по обеспечению безопасности;

советник - лицо, назначенное уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в силу наличия у него соответствующей квалификации для оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании;

уполномоченный орган по расследованию - государственный орган, занимающийся вопросами организации и проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов;

уполномоченный орган в сфере гражданской авиации - центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

уполномоченный представитель - лицо, назначенное уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством;

эксплуатант - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

**Сноска. Пункт 9 с изменением, внесенным постановлением Правительства РК от 26.03.2013 № 274.**

## **Раздел 2. Порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации**

### **1. Авиационные происшествия**

#### **§ 1. Оповещение об авиационном происшествии**

10. В случае авиационного происшествия, а также при потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экранах индикаторов радиолокационных станций, старший дежурной смены органа управления воздушным движением, осуществляющей управление (руководство) полетом воздушного судна, немедленно докладывает об этом оперативному дежурному вышестоящего командного пункта и командиру авиационной части (старшему авиационному начальнику) в зоне обслуживания воздушного движения).

Информация об авиационном происшествии с воздушным судном через командные пункты немедленно доводится до командира авиационной части, за которой закреплено данное воздушное судно.

11. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц об авиационном происшествии в каждом органе управления государственной авиации разрабатывается инструкция, с учетом настоящих Правил, утверждаемая руководителем органа управления, определяющая порядок действий должностных лиц при авиационном происшествии.

12. Устный доклад об авиационном происшествии командир авиационной части (по принадлежности воздушного судна) немедленно представляет в

вышестоящие органы управления и в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

13. В устном докладе указываются:

- 1) дата, время (Астаны) авиационного происшествия;
- 2) вид авиационного происшествия и его последствия;
- 3) район авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране индикатора радиолокационной станции);
- 4) тип и принадлежность воздушного судна;
- 5) аэродром вылета;
- 6) полетное задание, метеоусловия;
- 7) данные о командире экипажа, наличии пассажиров на борту воздушного судна;
- 8) наличие на борту воздушного судна опасных грузов или боеприпасов и их характеристики;
- 9) данные о поисково-спасательных работах и предложения по оказанию дополнительной помощи в их проведении.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не является основанием для задержки доклада.

14. Оповещение государственных органов - пользователей воздушного пространства об авиационном происшествии осуществляет уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

15. Письменный доклад об авиационном происшествии командир авиационной части (по принадлежности воздушного судна) в течении одних суток установленным порядком представляет руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

16. В письменном докладе указываются:

- 1) дата, время (Астаны) авиационного происшествия;
- 2) вид авиационного происшествия;
- 3) район авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране индикатора радиолокационной станции, координаты места падения воздушного судна);
- 4) тип и принадлежность воздушного судна;
- 5) аэродром вылета;
- 6) полетное задание, метеоусловия;
- 7) данные об экипаже и пассажирах, находившихся на борту воздушного судна;

8) данные о наличии на борту воздушного судна опасных грузов или боеприпасов;

9) информация о последствиях авиационного происшествия для членов экипажа, пассажиров воздушного судна и окружающей среды;

10) данные о поисково-спасательных работах и предложения по оказанию дополнительной помощи в их проведении;

11) другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления сообщения.

## **§ 2. Организация расследования авиационных происшествий**

17. Для расследования авиационного происшествия, уполномоченный орган в сфере государственной авиации назначает комиссию по расследованию авиационных происшествий (далее - Комиссия).

Комиссия состоит из председателя, заместителя председателя и членов Комиссии. Председателем Комиссии назначается должностное лицо, имеющее летную специальность и соответствующую квалификацию.

Членами Комиссии могут быть лица из числа авиационного персонала, имеющие соответствующую квалификацию и прошедшие специальную подготовку.

Рабочими органами Комиссии являются:

летная, инженерно-техническая и административно-штабная подкомиссии, работу которых возглавляют члены Комиссии;

расчетно-аналитическая, рабочие, исследовательские и экспертные группы, которые могут не входить в состав подкомиссий. Работу групп могут возглавлять специалисты, которые не являются членами Комиссии.

Решение о создании рабочих органов принимает председатель Комиссии.

К работе Комиссии, по решению председателя Комиссии привлекаются уполномоченные представители заинтересованных государств и государственных органов, представители разработчика, изготовителя, эксплуатанта воздушного судна, заинтересованных государственных органов, и другие специалисты.

Заинтересованными государствами являются:

государство места события;

государство регистрации воздушного судна;

государство-эксплуатант воздушного судна;

государство-разработчик воздушного судна (двигателя, оборудования);

государство-изготовитель воздушного судна (двигателя, оборудования);

государство, осуществлявшее ремонт воздушного судна (двигателя, оборудования);

государства, граждане которых погибли или получили серьезные телесные повреждения при авиационном происшествии.

18. Комиссия проводит расследование авиационных происшествий независимо от правоохранительных органов.

19. Комиссия имеет полномочия:

проводить осмотр места происшествия, объектов и обломков, относящихся к авиационному происшествию или инциденту;

привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, экспертов, работников организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

опрашивать очевидцев авиационного происшествия и лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

назначать проведение исследований и испытаний, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента и (или) сопутствующих факторов;

изучать все вопросы, касающиеся разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего авиационное происшествие или инцидент воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушного судна;

обследовать потерпевшее авиационное происшествие или инцидент воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на его борту, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полета этого воздушного судна;

запрашивать и получать от соответствующих государственных органов, а также от физических и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием;

проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего авиационного происшествия или инцидент воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала;

давать рекомендации в целях предотвращения аналогичных авиационных происшествий или инцидентов или уменьшения их последствий.

Полномочия членов комиссии по расследованию авиационного происшествия с воздушными судами государственной авиации изложены в приложении 1 к настоящему Правилам.

20. Местные исполнительные органы областей, городов республиканского значения и столицы, районов, городов областного значения, физические и юридические лица оказывают содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия.

21. Для работы в составе Комиссии и в ее рабочих органах могут привлекаться представители государственных органов независимо от их организационно-правовой формы, по согласованию с соответствующими руководителями. Информация о кандидатах для работы в составе Комиссии передается в уполномоченный орган в сфере государственной авиации, в минимально короткие сроки после получения от него запроса.

22. Для участия в расследовании авиационных происшествий, связанных с отказом (недостатком) авиационной техники, в обязательном порядке привлекаются уполномоченные представители промышленности и ремонтных предприятий, на котором воздушное судно (двигатель) проходило последний ремонт. В случае, когда воздушное судно изготовлено или отремонтировано в иностранном государстве, уполномоченные представители этих государств привлекаются к работе Комиссии через руководителей государственного органа по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие

23. Заинтересованные государства назначают своего уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия.

Уполномоченные представители могут привлекать для участия в расследовании авиационного происшествия специалистов (советников, экспертов).

24. В расследовании авиационного происшествия участвуют лица, не причастные к организации, выполнению, обеспечению или обслуживанию полета, по которому проводится расследование.

Члены Комиссии и члены ее рабочих органов не могут представлять интересы страховых компаний, имеющих финансовые обязательства перед юридическими или физическими лицами, причастными к авиационному происшествию.

25. Если в процессе работы Комиссии стало известно о вовлечении в расследуемое авиационное происшествие авиационного персонала другого государственного органа, председатель Комиссии сообщает об этом руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации, руководителям государственных органов, авиационный персонал которых был вовлечен в расследуемое авиационное происшествие, для принятия решения о порядке дальнейшего расследования.

26. Оперативное взаимодействие с заинтересованными государственными органами по вопросам организации и проведения расследования авиационных происшествий осуществляется уполномоченным органом в сфере государственной авиации.

27. Контроль за работой Комиссии осуществляет уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

28. Продолжительность работы Комиссии не превышает тридцати суток.

Началом работы Комиссии считается дата создания Комиссии, окончанием - дата подписания акта расследования авиационного происшествия председателем и членами Комиссии.

Если для установления причин происшествия необходимо проведение специальных исследований, завершение которых в указанные сроки невозможно, то по ходатайству председателя Комиссии срок ее работы продлевается руководителем уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

Расследование считается законченным после утверждения акта расследования авиационного происшествия.

Решение о целесообразности эвакуации воздушного судна принимает руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна).

Решение о прекращении поиска воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает председатель Комиссии по согласованию с руководителем государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и руководителем Единой авиационной поисково-спасательной службы.

Такое решение принимается лишь после того, когда будут иметься достаточные основания полагать, что дальнейший поиск не приведет к обнаружению воздушного судна имеющимися поисково-спасательными силами и средствами, и не осталось никакой реальной надежды на спасение оставшихся в живых людей.

Решение о целесообразности восстановления воздушного судна, получившего повреждение в процессе эксплуатации, принимает руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна).

29. Доставку членов Комиссии и лиц, привлекаемых к расследованию, к месту авиационного происшествия и обратно организует руководитель государственного органа, в ведении которого находится воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

30. Все работы, связанные с расследованием авиационного происшествия, финансируются эксплуатантом. Эксплуатант обеспечивает участников расследования спецодеждой и обувью, средствами индивидуальной защиты для проведения работ на месте происшествия, транспортными средствами и средствами связи, необходимым инвентарем и расходными материалами, создает

им необходимые условия для работы, организует хранение, размножение и рассылку материалов расследования, обеспечивает размещение на отдых и питание.

31. Члены Комиссии, при использовании воздушного судна государственной авиации, по предъявлению копии приказа на проведение расследования и командировочных удостоверений, вписываются в список пассажиров воздушного судна.

### **§ 3. Порядок действий должностных лиц при авиационном происшествии**

32. С момента авиационного происшествия и до прибытия Комиссии (дежурной группы состава Комиссии), старший авиационный начальник, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие, а до его прибытия командир воздушного судна, проводят первоначальные мероприятия.

33. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, местные исполнительные органы, юридические и физические лица до прибытия Комиссии принимают все возможные меры по обеспечению сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна.

34. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные руководством по летной эксплуатации воздушного судна, по эвакуации пассажиров и тушению пожара. Убедившись, что нет возгорания воздушного судна, командир воздушного судна до прибытия старшего авиационного начальника, на территории которого произошло авиационное происшествие:

1) немедленно полностью обесточивает воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убеждается, что бортовые самописцы выключены;

2) обеспечивает неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;

3) обеспечивает неприкосновенность предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла и других жидкостей;

4) закрывает и по возможности опломбирует двери, люки, капоты;

5) организует охрану воздушного судна и места происшествия;

6) принимает все возможные меры, чтобы как можно быстрее известить о случившемся событии ближайшую воинскую часть или местные исполнительные органы.

В случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, эти действия выполняют другие члены экипажа.

35. Без разрешения председателя Комиссии, какие-либо работы на месте авиационного происшествия не производятся, за исключением работ по тушению пожара, эвакуации раненых и погибших, а также фиксированию следов, которые могут быть утрачены (отложений льда, копоти, следов движения воздушного судна по грунту и т.п.).

36. По прибытии на место авиационного происшествия, старший авиационный начальник, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие, проводит первоначальные мероприятия:

- 1) организует проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;
- 2) определяет необходимость принятия дополнительных мер по спасанию воздушного судна, пассажиров и членов экипажа, тушению (предупреждению) пожара, сохранению вещественных доказательств;
- 3) организует охрану места авиационного происшествия, запрещает допуск к нему посторонних лиц, обеспечивает неприкосновенность воздушного судна, его содержимого или его обломков (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших). Перемещение воздушного судна или его обломков до прибытия Комиссии допускается только в случаях, если они препятствуют безопасному движению транспортных средств или посадке воздушных судов. При необходимости такого перемещения принимаются меры по фиксированию (путем фотографирования, видеосъемки, составления акта осмотра, схем и т.п.) положения и общего состояния воздушного судна (его обломков), показаний приборов, положения переключателей и рукояток управления в кабинах воздушного судна;
- 4) при необходимости дает указание об эвакуации останков погибших после предварительного фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна, избегая разборки и повреждения обломков;
- 5) принимает меры по сохранению бортовых средств объективного контроля, документов, оказавшихся на месте авиационного происшествия, организует поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту авиационного происшествия местности и обеспечивает их сохранность на местах обнаружения. Если бортовые средства объективного контроля находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно изъять, принять меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии накопителей полетной информации. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля до прибытия Комиссии запрещается;

6) при наличии на воздушном судне агрегатов с изотопами радиоактивных элементов и боеприпасов организует проверку уровня радиации на месте авиационного происшествия, изъятие этих агрегатов, а также имеющихся боеприпасов, с привлечением соответствующих специалистов;

7) организует снятие и опечатывание материалов объективного контроля общего назначения (кассет звуконосителей магнитофонов на пунктах управления полетами, фотокассет, видеокассет, регистрирующих запись изображения на экранах индикаторов радиолокационных станций, в зоне действия которых находилось воздушное судно в момент авиационного происшествия);

8) организует опечатывание инструмента, контрольных проб топлива, средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при подготовке воздушного судна к полету, дает указание о прекращении заправки и об опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

9) организует изъятие и хранение летной, технической и другой документации, имеющей отношение к полету воздушного судна, который закончился авиационным происшествием (плановые таблицы полетов, метеорологическая документация, летные и медицинские книжки членов экипажа, документация органа управления воздушным движением, осуществлявшего руководство (управление) полетом, формуляры и журнал подготовки воздушного судна, документы на горючее, масла, специальные жидкости и газы, материалы последней градуировки параметров, регистрируемых бортовыми средствами объективного контроля, аппаратные журналы);

10) принимает меры по фиксированию метеорологических условий на аэродроме, по маршруту полета и на месте авиационного происшествия;

11) организует проведение медицинского осмотра членов экипажа воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, лиц осуществлявших руководство полетом и непосредственную подготовку воздушного судна к нему, получение письменных объяснений их действий;

12) организует выявление воздушных судов, выполнявших полеты в районе авиационного происшествия в период, близкий к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых средств объективного контроля этих воздушных судов;

13) устанавливает очевидцев авиационного происшествия и берет у них объяснения для последующего представления Комиссии;

14) информирует старшего авиационного начальника аэродрома вылета воздушного судна об авиационном происшествии, в целях обеспечения

сохранности информации и соответствующих документов о подготовке и выполнении полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

15) формирует группу обеспечения работы Комиссии.

Полученные в результате первоначальных мероприятий материалы передаются в Комиссию.

37. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, декодирование и дешифрирование записей бортовых самописцев, а также внесение каких-либо дополнений, изменений или поправок в документацию, относящуюся к полету и его обеспечению, запрещаются. Работы с наземными и бортовыми средствами объективного контроля проводятся только по указанию председателя Комиссии.

38. Материалы наземных средств объективного контроля при необходимости могут использоваться до прибытия Комиссии, в целях организации поисковых и аварийно-спасательных работ. Старший авиационный начальник принимает все меры по сохранению информации и составляет акт об изъятии и внешнем состоянии наземных средств объективного контроля.

39. Руководители организаций, выполнявших эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, по получении информации об авиационном происшествии принимают меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к испытаниям, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

#### **§ 4. Порядок работы комиссии по расследованию авиационного происшествия**

40. Сбор и убытие Комиссии (дежурной группы состава Комиссии) к месту авиационного происшествия производится не позднее четырех часов после получения задачи.

41. После прибытия на место авиационного происшествия дежурная группа состава Комиссии осуществляет экстренные мероприятия и полномочия Комиссии.

По прибытии на место авиационного происшествия, председатель Комиссии осуществляет и организует проведение следующих мероприятий:

1) проводит заседание, на котором объявляет состав Комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные мероприятия, сведения об обстоятельствах происшествия и проделанной работе;

2) создает рабочие органы Комиссии, назначает их руководителей, определяет основные направления работ;

3) осматривает место авиационного происшествия и организует изъятие материалов бортовых средств объективного контроля;

4) утверждает план расследования авиационного происшествия и планы работ подкомиссий;

5) осуществляет сбор и изучение данных об организации полетов;

6) осуществляет сбор данных об экипаже, лицах управления полетом и о пассажирах, а также изучает состояние членов экипажа и пассажиров после авиационного происшествия;

7) осуществляет сбор данных о характере перевозимых грузов;

8) осуществляет сбор данных об авиационной технике;

9) осуществляет сбор данных о метеорологической и орнитологической обстановке;

10) осуществляет сбор данных об аэродроме, средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов;

11) изучает действия поисково-спасательной службы;

12) организует проведение экспериментов, экспертиз, аналитических, лабораторных и других исследований;

13) на основе изученного материала, хронологии событий разрабатывает причинно-следственные связи обстоятельств авиационного происшествия;

14) изучает недостатки и упущения, которые оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации в полете, приведшее к авиационному происшествию;

15) готовит заключение, в котором излагаются причины авиационного происшествия;

16) разрабатывает рекомендации по результатам расследования авиационного происшествия, направленные на предотвращение подобных авиационных происшествий;

17) проводит разбор обстоятельств и причин авиационного происшествия.

42. Председатель Комиссии организует, проводит и контролирует работу Комиссии на всех этапах расследования, координирует действия всех участников расследования. Решения по основным организационным и методическим вопросам расследования принимаются Комиссией, при этом председатель Комиссии обладает правом принятия окончательного решения.

Член Комиссии, несогласный с принятым решением, письменно излагает особое мнение, которое приобщается к акту расследования.

Заседания Комиссии при наличии разногласий по обсуждаемым вопросам, а также в других необходимых случаях оформляются протоколами.

Протокол подписывается всеми членами Комиссии, присутствовавшими на заседании. При необходимости производится магнитофонная запись заседания Комиссии, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

43. Работа Комиссии и подкомиссий проводится по утвержденным председателем Комиссии планам.

Состав рабочих органов утверждает председатель Комиссии.

44. Комиссия определяет объекты для проведения экспериментов, экспертиз, аналитических, лабораторных и других исследований, которые вместе с описанием обстоятельств авиационного происшествия, необходимой документацией и техническим заданием на проведение исследований направляет в научно-исследовательские организации или передает начальнику исследовательской летающей лаборатории, в случае ее работы на месте авиационного происшествия.

45. Детали воздушного судна, имеющие признаки столкновения с птицей и останки птицы направляются на экспертизу.

46. Исследования аварийной авиационной техники проводятся в специально подготовленном для работы месте или на борту исследовательской летающей лаборатории с выставлением воздушного судна-аналога.

47. Исследования аварийной авиационной техники, как в научно-исследовательских организациях, так и на месте авиационного происшествия, проводятся совместно с представителями организаций-разработчиков и организаций-изготовителей воздушного судна. В случае неприбытия указанных представителей в течение пяти суток с момента авиационного происшествия, исследования проводятся без их участия.

48. Специалисты научно-исследовательских организаций в течение десяти суток, после получения от Комиссии объектов исследования и технического задания, проводят необходимые работы и представляют заключение руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и председателю Комиссии.

49. Полный отчет по результатам проведенных исследований аварийной авиационной техники составляется в течение тридцати суток, с даты поступления материала на исследование, подписывается специалистами, участвовавшими в исследованиях, утверждается руководителем научно-исследовательской организации и рассылается адресатам, указанным в пункте 62 настоящих Правил.

50. Эксперт (экспертная группа) в соответствии с планом работы Комиссии получает в письменной форме техническое задание от председателя Комиссии (подкомиссии) с перечнем вопросов, требующих ответа.

51. Результаты работы оформляются в виде заключения, подписываемого экспертом (членами экспертной группы), которое приобщается к делу расследования авиационного происшествия.

52. Результаты работы подкомиссий оформляются в виде отчетов, которые после рассмотрения на заседании Комиссии включаются в дело расследования авиационного происшествия.

53. Итоговым документом работы Комиссии является акт расследования авиационного происшествия, который составляется на основании материалов и выводов, содержащихся в отчетах подкомиссий и рабочих групп, результатов исследований и экспертиз, а также с учетом других имеющихся в распоряжении Комиссии материалов.

54. Каждый экземпляр акта расследования авиационного происшествия подписывается членами Комиссии.

55. Член Комиссии, несогласный с содержанием или выводами акта расследования авиационного происшествия, в течение суток представляет председателю Комиссии письменно особое мнение с обоснованием и конкретными предложениями.

Для рассмотрения особого мнения Комиссией создается специальная группа, которая готовит по нему мотивированное заключение. Если особое мнение не учитывается Комиссией, член Комиссии, представивший его, подписывает акт расследования авиационного происшествия с пометкой "с особым мнением". Особое мнение вместе с мотивированным заключением по нему приобщается к акту расследования.

Аналогичный порядок соблюдается при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

56. Материалы расследования авиационного происшествия вместе с актом расследования оформляются в дело расследования авиационного происшествия в государственной авиации (приложение 2 к настоящим Правилам).

## **§ 5. Порядок оформления документов по результатам расследования авиационного происшествия**

57. По окончании работы комиссии председатель Комиссии представляет доклад о его результатах с приложением дела расследования авиационного происшествия руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна).

В докладе указываются обстоятельства авиационного происшествия, его причины, вскрытые в ходе расследования недостатки и рекомендации Комиссии по предотвращению подобных авиационных происшествий.

58. Акт расследования авиационного происшествия утверждается руководителем уполномоченного органа в сфере государственной авиации, назначившим Комиссию.

59. Руководитель уполномоченного органа в сфере государственной авиации, утверждающий акт расследования авиационного происшествия, принимает решение о пересмотре заключения Комиссии о причинах авиационного происшествия, если будут установлены факты нарушения порядка и правил расследования, повлиявшие на его результаты или если имеются основания считать выводы и заключение Комиссии ошибочными.

60. В предложении о пересмотре результатов расследования, представляемом не позднее тридцати суток, с момента подписания Комиссией акта расследования авиационного происшествия, указываются:

- 1) проблемы, не рассмотренные Комиссией;
- 2) обоснование необходимости рассмотрения этих проблем;
- 3) предложения по проведению дополнительных исследований и экспертиз;
- 4) предложения о составе экспертной комиссии.

61. Для пересмотра заключения о причинах авиационного происшествия, руководитель уполномоченного органа в сфере государственной авиации образует экспертную комиссию, которая с учетом заключения Комиссии, расследовавшей авиационное происшествие, новых обстоятельств и фактов проводит дополнительные исследования и готовит экспертное заключение, включаемое в дело расследования авиационного происшествия.

Акт расследования авиационного происшествия представляется на утверждение в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

62. Дело расследования авиационного происшествия составляется в пяти экземплярах и в течение десяти суток после утверждения акта расследования авиационного происшествия направляется:

первый с первым экземпляром акта расследования авиационного происшествия - в уполномоченный орган в сфере государственной авиации;

второй - руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна);

третий - в орган управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна);

четвертый - в авиационную часть (по принадлежности воздушного судна);

пятый - в орган военной прокуратуры.

63. Экземпляр дела расследования авиационного происшествия, находящийся в уполномоченном органе в сфере государственной авиации, является документом постоянного хранения, срок хранения остальных экземпляров - десять лет.

64. В процессе расследования авиационного происшествия могут быть преданы гласности только фактические данные об этом авиационном происшествии, с разрешения руководителя государственного органа, в чьем ведении находится воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

65. Информация, полученная в процессе расследования авиационного происшествия и содержащая любые заявления лиц, любую переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна, медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся участников авиационного происшествия, расшифровку записей бортовых речевых самописцев, передается гласности по согласованию с правоохранительным органом, осуществляющим предварительное следствие по факту авиационного происшествия.

66. Информацию относительно обстоятельств авиационного происшествия участники расследования этого происшествия передают председателю Комиссии. С согласия председателя Комиссии они могут использовать эту информацию для принятия мер, направленных на повышение безопасности полетов. Чтобы не нанести вреда процессу расследования, указанная информация ни при каких обстоятельствах не может предоставляться или обсуждаться с посторонними лицами.

67. После завершения расследования авиационного происшествия официальная информация о происшествии и результатах его расследования доводится до сведения общественности, юридических лиц и граждан руководителем государственного органа (по принадлежности воздушного судна) или другим лицом по его поручению.

68. Если авиационное происшествие с государственным воздушным судном Республики Казахстан произошло на территории другого государства, руководитель государственного органа, в чьем ведении находится воздушное судно, назначает уполномоченных представителей для участия в расследовании. Соответствующее уведомление о составе уполномоченных представителей направляется через Министерство иностранных дел Республики Казахстан (далее - МИД) государству, на территории которого произошло авиационное происшествие.

Оформление документов на выезд уполномоченных представителей осуществляется в установленном порядке соответствующими государственными органами или организациями, направляющими этих представителей.

Загранучреждения Республики Казахстан в иностранном государстве, на территории которого произошло авиационное происшествие, оказывают содействие уполномоченным представителям и обеспечивают им соответствующие условия для работы.

69. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации Республики Казахстан, имевших место на территории другого государства, проводится с учетом требований нормативных правовых актов этих государств. Если между этими государствами установлены международные правила расследования авиационных происшествий, то применяются указанные правила.

70. Если государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, передает право расследования этого происшествия Республике Казахстан, то такое расследование проводится в соответствии с международными договорами, участником которых является соответствующее государство, международными правилами расследования авиационных происшествий и национальным законодательством государства места события.

71. Вопросы, возникающие в ходе расследования авиационного происшествия, решаются уполномоченными представителями через председателя Комиссии по расследованию авиационного происшествия.

При необходимости проведения специальных исследований в иностранных научно-исследовательских организациях, уполномоченные представители информируют об этом уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

72. По окончании работ, связанных с расследованием авиационного происшествия, уполномоченный представитель по результатам расследования авиационного происшествия представляет доклад руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

## **2. Авиационные инциденты**

### **§ 1. Оповещение об авиационном инциденте**

73. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц об авиационном инциденте в каждой авиационной части, органе управления государственной авиации разрабатывается схема оповещения, с учетом настоящих Правил, утверждаемая первым руководителем органа управления государственной авиации, авиационной части, определяющая порядок действий должностных лиц при авиационном инциденте.

74. Оповещение об авиационных инцидентах осуществляется по окончании полетов по линии оперативных дежурных устно на вышестоящий командный пункт (по принадлежности воздушного судна), где они учитываются в журналах учета оповещений об авиационных инцидентах в государственной авиации по форме, согласно приложению 3 к настоящим Правилам, а также в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

75. Обо всех серьезных инцидентах командир авиационной части незамедлительно устно докладывает руководителю органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна) и в уполномоченный орган в сфере государственной авиации. В докладе указываются:

- 1) характер события, дата, время суток и метеорологические условия;
- 2) авиационная часть, аэродром, тип воздушного судна;
- 3) должность, класс, воинское звание, фамилия командира экипажа;
- 4) номер упражнения, содержание полетного задания и этап полета;
- 5) известные обстоятельства, действия летчика (экипажа) и группы руководства полетами;
- 6) характер повреждения воздушного судна;
- 7) данные об авиационной технике, если авиационный инцидент связан с ее отказом;
- 8) данные о персонале группы руководства полетами (органа управления воздушным движением), если авиационный инцидент связан с их действиями;
- 9) предложение (решение) о порядке расследования серьезного авиационного инцидента.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений, не должно являться основанием для задержки доклада. В докладе не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах авиационного инцидента.

## **§ 2. Выявление авиационных инцидентов и порядок их расследования**

76. Выявление авиационных инцидентов осуществляется всеми должностными лицами, участвующими в подготовке, проведении и обеспечении полетов, а также лицами, контролирующими их проведение.

77. Контроль за выявлением авиационных инцидентов, полнотой и объективностью их расследования, а также ведением их учета осуществляют старшие авиационные начальники и соответствующие специалисты уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

78. Для выявления авиационных инцидентов используются:

- 1) личные наблюдения и доклады лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты;
- 2) материалы объективного контроля;
- 3) информация и доклады лиц, контролирующих полеты;
- 4) записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

- 5) бортовая и техническая документация;
- 6) свидетельства очевидцев;
- 7) добровольные сообщения лиц, имеющих сведения об авиационных событиях, которые подлежат расследованию.

79. Каждый авиационный инцидент подлежит расследованию, основанному на тех же принципах и проводимому с той же целью, что и расследование авиационного происшествия.

80. Решение об отнесении того или иного авиационного события к авиационному инциденту и о его классификации принимается командиром авиационной части, старшим авиационным начальником или соответствующими специалистами уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в государственной авиации, приведен в приложении 4 к настоящим Правилам.

81. Расследования авиационных инцидентов проводят комиссии, создаваемые уполномоченным органом в сфере государственной авиации на постоянной основе (далее - комиссия по расследованию авиационного инцидента).

82. Срок расследования авиационного инцидента, с момента издания приказа о назначении комиссии по расследованию авиационного инцидента и до утверждения акта расследования авиационного инцидента, как правило, не превышает пяти суток, серьезного авиационного инцидента - десяти суток, если не требуется проведение дополнительных исследований.

Уполномоченный орган по ходатайству комиссии продлевает установленный срок расследования.

В случаях, требующих проведения специальных исследований, окончательный вывод о причинах авиационного инцидента делается после получения заключения о результатах этих исследований.

83. При расследовании серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушных судов, к работе комиссии по расследованию могут привлекаться представители организаций-разработчиков, организаций-изготовителей воздушного судна и ремонтного предприятия.

84. По результатам расследования авиационного инцидента или серьезного авиационного инцидента составляется акт расследования авиационного инцидента или серьезного авиационного инцидента в государственной авиации, который утверждается должностным лицом, назначившим комиссию ( приложение 5 к настоящим Правилам). Акт расследования и материалы расследования авиационного инцидента или серьезного авиационного инцидента собираются в дело расследования авиационного инцидента. Количество экземпляров дела расследования определяет председатель комиссии. Первый экземпляр дела расследования авиационного инцидента или серьезного

авиационного инцидента хранится в авиационной части, второй экземпляр направляется в орган управления государственной авиации, третий - направляется в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

В случае возбуждения уголовного дела по факту авиационного инцидента, один экземпляр дела расследования авиационного инцидента направляется в орган, осуществляющий предварительное следствие.

85. В случае серьезного авиационного инцидента, повлекшего материальный ущерб или нанесение вреда здоровью людей, руководитель органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна), в срок не позднее пяти рабочих дней со дня окончания расследования представляет письменный доклад о результатах расследования руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна), копию - в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

В сообщении указываются: характер серьезного авиационного инцидента, данные о летчике (экипаже), авиационной технике (в случаях, связанных с ее отказом или повреждением), задание, обстоятельства и причина авиационного инцидента, оценка действий летчика (экипажа) и группы руководства полетами, органа управления воздушным движением, характер материального ущерба и степень нанесения вреда здоровью людей, рекомендации по профилактике подобных инцидентов.

### **3. Рекомендации и мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов. Классификация и учет авиационных происшествий и инцидентов. Порядок создания системы представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах**

#### **§ 1. Разработка профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента**

86. На основании анализа информации, полученной в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента, комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента разрабатывает предложения и рекомендации по повышению безопасности полетов. При разработке рекомендаций учитываются все опасные факторы, в том числе не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в полете, но представляющие угрозу безопасности полетов.

87. Рекомендации могут включать вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, совершенствования организационно-штатной структуры, повышения уровня профессиональной подготовки авиационного персонала, совершенствования

управления воздушным движением и наземного обеспечения полетов, совершенствование нормативных правовых актов и другие аспекты авиационной деятельности.

88. Разработка профилактических мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий осуществляется органом управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие) и представителями авиационной промышленности (если авиационное происшествие произошло по причине отказа авиационной техники, ее эргономического несовершенства, или нарушений правил ее эксплуатации, или ремонта).

89. Профилактические мероприятия разрабатываются на основе предложений и рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента и оформляются в виде планов мероприятий (внутриведомственных или межведомственных).

Внутриведомственные планы профилактических мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий разрабатываются в течение пятнадцати суток с даты окончания расследования авиационного происшествия, а межведомственные - в течение тридцати суток.

Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию авиационного инцидента составляет десять суток для внутриведомственных планов и двадцати суток для межведомственных планов. Срок исчисляется с момента получения рекомендаций.

90. В отдельных случаях оперативные мероприятия по рекомендациям комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента разрабатываются и внедряются до завершения расследования и утверждения акта расследования авиационного происшествия или инцидента.

Контроль за реализацией рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия возлагается на уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

Контроль за реализацией рекомендаций комиссии по расследованию авиационного инцидента возлагается на орган управления государственной авиации.

91. При составлении плана мероприятий все рекомендации комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны быть приняты к исполнению. Планы мероприятий или иные распорядительные документы, должны предусматривать принятие профилактических мер, направленных на повышение безопасности полетов. В план мероприятий могут

быть внесены дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, которые не указаны в рекомендациях комиссии по расследованию авиационного инцидента.

92. В разработке плана профилактических мероприятий принимают участие представители государственного органа (по принадлежности воздушного судна), с привлечением специалистов других государственных органов (по согласованию с руководителем).

93. Допускается разработка объединенного плана профилактических мероприятий по результатам расследования нескольких авиационных событий.

94. План профилактических мероприятий утверждается руководителем, назначившим комиссию по расследованию авиационного события. Копии плана направляются исполнителям и в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

95. В установленные сроки, исполнители докладывают о реализации профилактических мероприятий руководителю, утвердившему план профилактических мероприятий и в уполномоченный орган в сфере государственной авиации или, не позднее, чем за пять суток до истечения установленного срока, представляют письменное уведомление о причинах невыполнения мероприятия.

96. После завершения расследования авиационного происшествия или инцидента председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента или его заместитель проводит в авиационной части разбор, с целью доведения до заинтересованных организаций и лиц информации об обстоятельствах, причинах, опасных факторах и недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендаций по предотвращению подобных авиационных событий.

97. Решение о времени и порядке проведения разбора, а также о привлекаемых к участию в нем лиц принимается председателем комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента.

98. Участники разбора вправе представлять в письменной форме свои предложения и рекомендации, вытекающие из результатов расследования и направленные на повышение безопасности полетов, задавать вопросы.

## **§ 2. Классификация и учет авиационных происшествий и инцидентов**

99. Классификация авиационных происшествий и инцидентов осуществляется уполномоченным органом в сфере государственной авиации.

100. Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на катастрофы и аварии.

101. Инциденты в зависимости от степени их опасности и последствий подразделяются на авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна.

К серьезным авиационным инцидентам с повреждением воздушного судна не относятся повреждения, устраняемые путем замены агрегатов и не требующие применения технологий, не предусмотренных документом по технической эксплуатации воздушного судна.

Авиационные происшествия в результате столкновения воздушных судов расследуются как одно событие, а классифицируются и учитываются для каждого воздушного судна отдельно. По результатам расследования оформляется одно дело расследования авиационного происшествия.

102. Учет авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации осуществляется уполномоченным органом в сфере государственной авиации.

103. Каждое авиационное происшествие подлежит регистрации в Журнале учета авиационных происшествий в государственной авиации (приложение 6 к настоящим Правилам) в уполномоченном органе в сфере государственной авиации, органом управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна), авиационной частью. На командных пунктах авиационных частей и органов управления государственной авиации ведутся журналы учета оперативной информации об авиационных происшествиях в государственной авиации (приложение 7 к настоящим Правилам).

Журналы учета авиационных происшествий являются документами постоянного хранения.

104. Для автоматизированного учета авиационных происшествий с применением персональных электронно-вычислительных машин, в уполномоченном органе в сфере государственной авиации, в органах управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна) ведутся карточки учета авиационных происшествий в государственной авиации (приложение 8 к настоящим Правилам).

105. Учет авиационных происшествий ведется по группам факторов (причин) авиационных происшествий в государственной авиации (приложение 9 к настоящим Правилам), в целях определения фактического состояния аварийности, накопления данных об опасных факторах, своевременной разработки профилактических мероприятий и оценки их эффективности.

106. На все авиационные инциденты в авиационных частях составляются карточки учета авиационного инцидента в государственной авиации

установленной формы (приложение 10 к настоящим Правилам). Один экземпляр указанной карточки ежемесячно, до 10 числа, направляется в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

На каждый авиационный инцидент, причиной которого явился отказ авиационной техники, в уполномоченном органе в сфере государственной авиации и органе управления государственной авиации, кроме карточки учета авиационного инцидента, оформляется карточка отказа авиационной техники установленного образца.

107. В авиационных подразделениях авиационные инциденты, нарушения и ошибочные действия летного состава (экипажей) учитываются в журнале учета авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий летного состава (экипажей) в государственной авиации (приложение 11 к настоящим Правилам).

108. В авиационной части авиационные инциденты учитываются в журнале учета авиационных инцидентов в государственной авиации (приложение 12 к настоящим Правилам).

109. В органах управления государственной авиации авиационные инциденты учитываются в журнале учета авиационных инцидентов в государственной авиации по форме, согласно приложению 13 к настоящим Правилам.

110. В уполномоченном органе в сфере государственной авиации учитываются все авиационные инциденты.

### **§ 3. Порядок создания системы представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах**

111. В целях повышения эффективности мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, уполномоченный орган в сфере государственной авиации ежегодно проводит анализ состояния безопасности полетов и не позднее двадцатого февраля представляет соответствующие материалы заинтересованным государственным органам.

112. Анализ состояния безопасности полетов включает:

- 1) количество произошедших авиационных происшествий и инцидентов, их классификацию и причины;
- 2) оценку состояния профилактической работы по обеспечению безопасности полетов;
- 3) рекомендации по повышению безопасности полетов.

113. Исходными данными для анализа являются материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов, результаты инспекционных проверок

авиационных частей и органов управления государственной авиации, профилактические мероприятия, которые были проведены в целях предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

114. Обо всех авиационных инцидентах, нарушениях и ошибочных действиях, допущенных во время летной смены и дежурства расчета органа управления воздушным движением, информируется авиационный персонал авиационной части. Информация о выводах и профилактических мероприятиях по предотвращению подобных авиационных инцидентов по окончании их расследования доводится до всех заинтересованных лиц.

115. В авиационной части ежемесячно (в органах управления государственной авиации ежеквартально) разрабатывается анализ авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий авиационного персонала, результаты которого в виде отдельного раздела включаются в доклад командира авиационной части (руководителя органа управления государственной авиации) при подведении итогов работы за отчетный период.

116. Анализ авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий личного состава проводится с целью выявления опасных факторов, выработки рекомендаций и проведении мероприятий по предотвращению авиационных происшествий по аналогичным причинам.

Исходным материалом для анализа служат итоги проверок и результаты расследования авиационных инцидентов, карточки учета инцидентов, а также аналитические материалы, разрабатываемые соответствующими органами управления.

117. Анализ авиационных инцидентов состоит из разделов:

1) выводы из оценки обстановки и условий повседневной деятельности авиационных частей;

2) факторы, усложнившие выполнение поставленных задач;

3) характер и особенности задач, решаемых авиационными частями в прошедшем месяце (квартале), основные итоги их выполнения;

4) анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов, выявленные опасные факторы;

5) детальный анализ состояния безопасности полетов по категориям авиационного персонала, классности, этапам полета, метеоусловиям, другим критериям. Анализ, разрабатываемый в органе управления государственной авиации, дополнительно включает информацию о количестве авиационных инцидентов и налете за квартал в каждой авиационной части, по типам воздушных судов;

6) состояние профилактической работы, эффективность выполнения программ предотвращения авиационных происшествий, принимаемые меры по

предупреждению повторения авиационных инцидентов, в первую очередь связанных с неправильными (ошибочными) действиями личного состава, нарушением требований нормативных документов;

7) выводы о состоянии учета, факты сокрытия или неправильной классификации авиационных инцидентов, положительные примеры работы по предотвращению авиационных происшествий;

8) указания, предложения и рекомендации по предотвращению авиационных происшествий.

118. Материалы анализа авиационных инцидентов подписываются руководителем органа управления государственной авиации и направляются в подчиненные авиационные части для изучения с авиационным персоналом.

Один экземпляр материалов анализа до десятого числа, следующего за отчетным кварталом месяца, направляется в уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

### **Раздел 3. Порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской (экспериментальной) авиации**

#### **1. Авиационные происшествия**

##### **§ 1. Оповещение об авиационном происшествии**

119. Органы обслуживания воздушного движения, в случае потери радиосвязи с экипажем или пропадания отметки воздушного судна на экране радиолокатора, передают первичное сообщение о случившемся в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан и схемой оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах, утверждаемых уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

120. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц об авиационном происшествии в каждой организации гражданской авиации разрабатывается инструкция, с учетом настоящих Правил, утверждаемая первым руководителем организации, определяющая порядок действий должностных лиц при авиационном происшествии.

121. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, в течении одних суток передает первоначальное сообщение в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, местный исполнительный орган, на территории которого произошло авиационное происшествие, транспортную прокуратуру и территориальные органы Министерства

внутренних дел Республики Казахстан (далее - МВД), Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан (далее - МЧС) и Комитета национальной безопасности Республики Казахстан (далее - КНБ).

122. Первоначальное сообщение содержит следующую информацию:

- 1) вид авиационного происшествия;
- 2) дату, время (местное и UTC);
- 3) тип, государственный и регистрационный знак, серийный (заводской) номер воздушного судна;
- 4) наименование эксплуатанта (владельца) воздушного судна;
- 5) метеоусловия в момент происшествия;
- 6) фамилия командира корабля и гражданство членов экипажа и пассажиров;
- 7) характер полетного задания с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;
- 8) число членов экипажа и пассажиров, в том числе погибших и получивших телесные повреждения, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту воздушного судна;
- 9) последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;
- 10) местоположение воздушного судна относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широты и долготы;
- 11) физико-географическая характеристика местности, где произошло происшествие;
- 12) обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту передачи сообщения;
- 13) степень повреждения воздушного судна;
- 14) разрушения (если они имели место) на земной поверхности, нанесенные падением (вынужденной посадкой) воздушного судна;
- 15) данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- 16) другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления сообщения;
- 17) наличие и характер опасных грузов на борту.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального сообщения. В сообщении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах происшествия.

123. При авиационном происшествии с воздушным судном иностранного государства, происшедшего на территории Республики Казахстан, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации передает первоначальное

сообщение в представительство эксплуатанта, а также в МИД, которое по дипломатическим каналам уведомляет государство регистрации и государство эксплуатанта.

124. Первичное сообщение об авиационном происшествии с воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, передается авиационными властями государства места события дипломатическому представительству или консульским учреждениям Республики Казахстан, представительству эксплуатанта (владельца) воздушного судна, которые в свою очередь уведомляют уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

125. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации незамедлительно направляет уведомление об авиационном происшествии:

- 1) организациям гражданской авиации Республики Казахстан;
- 2) государству разработчика;
- 3) государству изготовителя;
- 4) ИКАО, если максимальная масса воздушного судна более 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Уведомление, по возможности, содержит информацию, указанную в пункте 122 настоящих Правил и не задерживается из-за отсутствия полной информации.

126. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации уведомляет государства, которые проявляют особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения имеются граждане этого государства, а также дает разрешения этим государствам назначать экспертов, которые имели бы право оказывать помощь и участвовать в расследовании.

## **§ 2. Организация расследования авиационных происшествий**

127. Расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан, возлагается на Комиссию, в состав которой могут быть привлечены представители эксплуатанта (владельца) воздушного судна, организаций гражданской авиации, разработчика, изготовителя воздушного судна, заинтересованных государственных органов и организаций.

128. Для формирования состава Комиссии уполномоченный орган по расследованию направляет запросы в организации гражданской авиации и государственные органы, которые в течение трех суток с момента получения запроса представляют кандидатуры для включения в состав Комиссии.

129. Комиссия проводит расследование авиационных происшествий независимо от правоохранительных органов, координируя свои действия с представителями прокуратуры, МВД и КНБ.

130. Полномочия членов комиссии:

беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия;

обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

опрашивать очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

изучать все вопросы, касающиеся разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего авиационное происшествие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;

запрашивать и получать от государственных органов, а также от физических и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием;

проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

Полномочия членов комиссии с гражданским воздушным судном Республики Казахстан изложены в приложении 14 к настоящим Правилам.

131. Расследование авиационного происшествия с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, проводится уполномоченным органом по расследованию государства места события, в соответствии с законодательством этого государства. Республика Казахстан назначает своего уполномоченного представителя для участия в расследовании. В помощь уполномоченному представителю могут быть назначены советник (советники).

132. По принятию решения о персональном составе группы специалистов, привлекаемых к расследованию, направляется соответствующее уведомление через МИД в государство, на территории которого произошло авиационное происшествие.

133. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, дипломатическое представительство и консульские учреждения Республики Казахстан, находящиеся в государстве места события, оказывают всемерное содействие группе специалистов по расследованию, в том числе в обеспечении транспортом, связью, помещениями для работы и отдыха, питанием и т.п.

134. Уполномоченные представители и советники по согласованию с председателем Комиссии государства места события:

- 1) посещают место авиационного происшествия или инцидента;
- 2) осматривают воздушное судно или его части;
- 3) получают информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагают тематику их опроса;
- 4) имеют доступ к относящимся к делу вещественным доказательствам;
- 5) получают относящиеся к делу документы;
- 6) участвуют в считывании записей полетной информации;
- 7) участвуют в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия или инцидента, таких как осмотр и исследования агрегатов, технические консультации, испытания и моделирование в целях расследования;
- 8) принимают участие в совещаниях;
- 9) делают заявления в отношении различных аспектов расследования.

135. Уполномоченный представитель и его советники предоставляют государству, проводящему расследование, всю имеющуюся у них соответствующую информацию и не могут распространять информацию о ходе и результатах расследования без согласия государства, проводящего расследование

136. Если межправительственным соглашением о воздушном сообщении установлены иные правила расследования авиационного происшествия, то применяются правила, установленные соглашением.

137. В случае авиационного происшествия с воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства, которое не является договаривающимся государством, такое государство может передать целиком или частично проведение расследования Республике Казахстан по взаимной договоренности и согласию. Республика Казахстан направляет подтверждение данному государству о своем участии в расследовании. Расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами. При этом государство места события использует все средства для оказания содействия проведению расследования.

138. Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия с воздушным судном Республики Казахстан находится на

территории какого-либо государства, в этом случае Республика Казахстан проводит расследование авиационного происшествия самостоятельно, или может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности.

139. Расследование авиационного происшествия с гражданским воздушным судном иностранного государства, происшедшего на территории Республики Казахстан, проводится уполномоченным органом по расследованию Республики Казахстан в соответствии с настоящими Правилами.

Государства регистрации, эксплуатанта, разработчика, изготовителя воздушного судна могут назначать своих уполномоченных представителей и советников для участия в расследовании.

Другие заинтересованные государства могут назначать экспертов для участия в расследовании. Уполномоченные представители иностранных государств, их советники и эксперты, как правило, в состав комиссии не входят.

140. Республика Казахстан может передать расследование авиационного происшествия государству-эксплуатанта или государству-регистрации воздушного судна. В этом случае, Республика Казахстан назначает своего уполномоченного представителя для участия в расследовании.

141. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации может обратиться в Межгосударственный авиационный комитет или в любое государство с просьбой оказания помощи и содействия в расследовании, включая направление специалистов и проведение работ по расшифровке средств объективного контроля.

142. Если от государств регистрации, эксплуатанта, разработчика или изготовителя поступила просьба о том, чтобы воздушное судно осталось нетронутым до осмотра уполномоченным представителем обратившегося с этой просьбой государства, то принимаются все необходимые меры для выполнения такой просьбы, насколько это практически осуществимо.

143. При необходимости получения дополнительных сведений, оборудования или привлечения экспертов орган, назначивший расследование, направляет соответствующий запрос любому государству с просьбой направить такие сведения, оборудование или экспертов для обеспечения расследования.

Государство, предоставляющее по запросу сведения, оборудование или экспертов, может назначить своего уполномоченного представителя для участия в расследовании авиационного происшествия. Степень участия в расследовании уполномоченного представителя или экспертов такого государства, если оно не является государствами регистрации, эксплуатанта, разработчика, изготовителя,

ограничивается теми вопросами, по которым они привлекаются к расследованию. Степень участия представителей определяется председателем Комиссии, в каждом отдельном случае.

144. Если в силу того, что среди погибших или получивших тяжкие телесные повреждения при авиационном происшествии на территории иностранного государства имеются граждане Казахстана, то уполномоченный орган в сфере гражданской авиации назначает эксперта для расследования авиационного происшествия, который уполномочен:

- 1) посещать место авиационного происшествия;
- 2) получать доступ к соответствующей информации, которая была утверждена для опубликования государством, проводящим расследование, и информации о ходе расследования;
- 3) получать экземпляр окончательного отчета.

145. Эксплуатант (владелец) воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие и организация гражданской авиации места события принимают участие в расследовании авиационного происшествия и осуществляют координацию действий с местными исполнительными органами по обеспечению работы Комиссии. Местные исполнительные органы областей, городов республиканского значения и столицы, районов, городов областного значения, физические и юридические лица оказывают всемерное содействие Комиссии.

146. Продолжительность расследования авиационного происшествия, с момента создания Комиссии до даты утверждения окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, как правило, не превышает тридцати суток, если не потребуются дополнительных исследований.

Если проведение исследований и испытаний авиационной техники в установленные для расследования сроки невозможно, сроки расследования по ходатайству председателя Комиссии продлеваются до окончания проведения исследований.

147. Местные исполнительные органы, организации гражданской авиации создают членам Комиссии и привлекаемым к расследованию специалистам все необходимые условия для проведения работ на месте авиационного происшествия, в том числе обеспечивают соответствующими одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты, транспортными средствами и средствами связи, необходимым снаряжением, расходуемыми материалами, проживанием и питанием бесплатно.

148. Все работы, связанные с расследованием авиационного происшествия, финансируются эксплуатантом.

Исследования и испытания, связанные с расследованием авиационного происшествия, проводимые научно-исследовательскими, конструкторскими,

ремонтными и промышленными организациями, финансируются этими организациями с последующим возмещением их затрат эксплуатантом.

149. Члены Комиссии, при использовании воздушных судов казахстанских авиакомпаний, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, по предъявлению копии приказа на проведение расследования и командировочных удостоверений, вписываются в задание на полет, с правом нахождения в кабине или салоне воздушного судна.

### **§ 3. Порядок действий должностных лиц при авиационном происшествии**

150. С момента авиационного происшествия и до прибытия Комиссии, руководитель организации гражданской авиации, в районе и на территории которого произошло авиационное происшествие, а до его прибытия, командир воздушного судна, проводят первоначальные действия на месте авиационного происшествия.

151. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, местные исполнительные органы, физические и юридические лица, до прибытия Комиссии принимают все возможные меры по обеспечению сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна.

152. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома, командир воздушного судна совместно с членами экипажа выполняет действия, предусмотренные руководством по летной эксплуатации воздушного судна, по эвакуации пассажиров и тушению пожара. Убедившись, что нет возгорания воздушного судна, командир воздушного судна до прибытия ответственного представителя, на территории которого произошло авиационное происшествие:

1) немедленно полностью обесточивает воздушное судно (если это не препятствует проведению эвакуации) и убеждается, что бортовые самописцы выключены;

2) обеспечивает неприкосновенность пультов управления в кабине экипажа и бортовых самописцев;

3) обеспечивает неприкосновенность коммерческой загрузки и других предметов, находящихся на борту воздушного судна, запретить слив топлива, масла и других жидкостей;

4) закрывает и по возможности опломбирует двери, люки, капоты;

5) организует охрану воздушного судна и места происшествия;

б) принимает все возможные меры, чтобы как можно быстрее известить о случившемся событии ближайшую организацию гражданской авиации или местные исполнительные органы.

В случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья не может выполнять свои обязанности, эти действия осуществляет второй пилот, являющийся членом экипажа.

153. После прибытия на место авиационного происшествия, руководитель организации гражданской авиации обеспечивает дальнейшую сохранность воздушного судна, его содержимого и находящихся на месте происшествия вещественных доказательств, во взаимодействии с представителями МЧС, МВД и местных исполнительных органов:

1) определяет необходимость по принятию дополнительных мер по спасению пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению вещественных доказательств;

2) организует проведение поисковых и аварийно-спасательных работ, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;

3) организует совместно с представителями органов внутренних дел, а при необходимости и дислоцированными в этом районе воинскими частями, охрану места происшествия, обеспечив неприкосновенность воздушного судна и его содержимого (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту авиационного происшествия посторонних лиц;

4) при необходимости дает указание об эвакуации останков погибших после фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна, при этом следует по возможности избегать разборки и повреждения обломков воздушного судна;

5) организует проведение медицинского контроля состояния здоровья экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы движения и других лиц авиационного персонала;

6) получает объяснительные записки от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

7) организует поиск бортовых самописцев и обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения;

8) принимает необходимые меры по сохранению судовых документов и бортовых самописцев, найденных на месте происшествия. Если бортовые самописцы находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их

необходимо немедленно изъять оттуда и, приняв меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии. В других случаях изъятие самописцев запрещается;

9) обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, а также лиц, осуществляющих аварийно-спасательные работы, составление их списков для представления Комиссии и правоохранительным органам;

10) организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;

11) организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, ВПП и т.п.);

12) составляет предварительные кроки места авиационного происшествия;

13) организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой, а если авиационное происшествие произошло вне аэродрома, обеспечивает сбор метеоданных с ближайших метеостанций;

14) координирует, при необходимости, проведение радиологического, химического и бактериологического контроля места авиационного происшествия ;

15) дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

16) обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности , и полетной документации, находящейся на борту воздушного судна;

17) организует изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств, летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа, формуляров воздушного судна, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание, инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед полетом, документов, характеризующих состояние летного поля, количество и качество заправленных горюче-смазочных материалов, метеодокументов, характеризующих метеоусловия в районе места авиационного происшествия, аэродрома и по маршруту полета;

18) фиксирует бортовые номера воздушных судов, выполнявших полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкий к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации бортовых

самописцев контроля этих воздушных судов для последующего использования в процессе расследования;

19) перемещает, при необходимости, по согласованию с правоохранительными органами поврежденное воздушное судно. Перемещение его до прибытия Комиссии допускается только в том случае, если воздушное судно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует движению транспорта или полетам. При перемещении принимаются меры по сохранению воздушного судна (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте происшествия. В этих случаях состояние и расположение воздушного судна или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а при необходимости и с воздуха, составляется акт осмотра места происшествия, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями), в кабине экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи показания приборов, положение переключателей, выключателей, рукояток управления, составляется акт осмотра кабины;

20) принимает меры по отстранению от выполнения своих обязанностей экипажа воздушного судна, персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей решением уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по согласованию с председателем комиссии;

21) информирует службы аэродрома последнего вылета воздушного судна, органы управления воздушным движением по маршруту его полета, владельца (эксплуатанта) воздушного судна о факте авиационного происшествия с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов, по выполнению и обеспечению полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

22) формирует совместно с местными исполнительными органами группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы Комиссии.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, передаются в Комиссию.

154. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых самописцев производится по решению председателя Комиссии.

155. Руководители эксплуатанта (владельца) воздушного судна, организаций разработчика, изготовителя, организаций, выполнявших ремонт воздушного судна, осуществлявших управление воздушным движением, техническое и аэродромное обслуживание воздушного судна, потерпевшего бедствие, по получении информации об авиационном происшествии принимают меры по обеспечению сохранности документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту, эксплуатации и обеспечению полета данного воздушного судна.

156. Для обеспечения работы Комиссии руководитель организации гражданской авиации, на базе которого проводятся работы по расследованию, приказом назначает группу материально-технического обеспечения, на которую возлагается:

1) организация материально-технического, бытового и медицинского обеспечения Комиссии и привлекаемых к работе по расследованию специалистов;

2) взаимодействие с местными исполнительными органами и организациями по всем вопросам обеспечения работы Комиссии;

3) взаимодействие с грузополучателем и грузоотправителем;

4) эвакуация воздушного судна или его составных частей с места происшествия в целях расследования, а также организация по заданию Комиссии отправки аварийной техники (составных частей) для исследования в соответствующие организации;

5) взаимодействие с организацией гражданской авиации, которой принадлежит воздушное судно по вопросам обеспечения работы Комиссии и возмещения расходов, связанных с расследованием;

6) выполнение других работ в интересах расследования авиационного происшествия.

#### **§ 4. Порядок работы комиссии по расследованию**

157. По прибытии Комиссии на место авиационного происшествия председатель Комиссии информирует об этом местный исполнительный орган, проводит организационное заседание, на котором зачитывает приказ о назначении комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного происшествия, создает подкомиссии и назначает их председателей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования и дает необходимые оперативные указания. Председатель Комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

158. Указания председателя Комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия, являются обязательными для исполнения всеми должностными лицами, связанными с расследованием авиационного происшествия и обеспечением работы Комиссии.

159. В Комиссии по решению председателя Комиссии создаются подкомиссии по основным направлениям работ: летная, инженерно-техническая, административная и штаб. В подкомиссиях создаются рабочие группы.

160. Группа по составлению схемы (кроков) места происшествия и группа опроса по решению председателя Комиссии включаются в состав летной или инженерно-технической подкомиссии, либо работают самостоятельно под руководством председателя Комиссии или его заместителя.

Функции группы по составлению схемы (кроков) места происшествия авиационного происшествия определены приложением 15 настоящих Правил.

Функции группы опроса, а также форма протокола опроса определены приложением 16 настоящих Правил.

161. Группа поисковых и аварийно-спасательных работ подчиняется непосредственно председателю Комиссии. В случаях, не связанных с гибелью людей, эта группа может быть введена в состав административной подкомиссии.

Функции группы поисковых и аварийно-спасательных работ определены приложением 17 настоящих Правил.

162. В Комиссии создается группа расчета и анализа, которая не входит в состав подкомиссий и подчиняется непосредственно председателю Комиссии.

Функции группы расчета и анализа определены приложением 18 настоящих Правил.

163. Специалисты, привлекаемые к расследованию, включаются в состав подкомиссий или рабочих групп в зависимости от их специализации, либо используются в качестве экспертов по отдельным вопросам.

Состав подкомиссий, планы их работ, а также состав рабочих групп утверждает председатель Комиссии.

164. Работа Комиссии осуществляется по плану, проект которого до его утверждения председателем рассматривается и обсуждается на заседании Комиссии. План предусматривает основные направления деятельности Комиссии, последовательность выполнения работ, исследований, а также ответственных за проведение работ с указанием сроков их окончания.

План работы Комиссии детализируется в оперативных планах подкомиссий и рабочих групп, которые составляются на период от одного до нескольких дней, и утверждаются председателями подкомиссий.

165. До утверждения плана работы Комиссии, какие-либо работы на месте происшествия не производятся, за исключением внешнего осмотра, фиксации

следов (отложений льда, копоти и т.п., следов движения воздушного судна), эвакуации раненых и погибших, изъятия бортовых самописцев.

План работы Комиссии и подкомиссий корректируется и дополняется в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

166. Исследования объектов авиационной техники (проверка их на работоспособность), эксперименты на месте работы Комиссии проводятся по предварительно составленным планам (программам), которые подписываются представителями участвующих в расследовании сторон, утверждаются председателем Комиссии и прикладываются к материалам расследования.

167. На заседаниях Комиссии могут присутствовать представители эксплуатанта (владельца), разработчика, изготовителя, Межгосударственного авиационного комитета, прокуратуры, МЧС, МВД, КНБ.

Члены Комиссии по согласованию с председателем Комиссии могут приглашать на заседание Комиссии других специалистов, принимающих участие в расследовании.

168. В течение трех суток, с момента прибытия на место авиационного происшествия, председатель Комиссии направляет в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации последующее сообщение, которое должно содержать следующую информацию:

1) дата, время (местное и всемирное скоординированное время - UTC), место, вид происшествия, тип воздушного судна, его государственный и регистрационный опознавательные знаки, принадлежность, сведения о владельце (эксплуатанте), заводской номер воздушного судна (двигателей), наработку воздушного судна (двигателей) с начала эксплуатации, количество ремонтов, дату и место последнего ремонта, и наработку после него;

2) метеоусловия в период времени, близкий к моменту авиационного происшествия (чем была обусловлена погода, скорость и направление ветра у земли, количество, форма и высота облаков, видимость, наличие опасных метеоусловий);

3) фамилию, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего, его должность), класс, минимум погоды, общий налет, в том числе на воздушном судне данного типа (из них в качестве командира);

4) состав экипажа (должности, фамилии, имена и отчества);

5) характер задания, маршрут полета с указанием последнего аэропорта (пункта) вылета и пункта назначения;

6) число пассажиров на борту и их гражданство;

7) последствия происшествия (количество погибших, их гражданство, количество лиц, получивших серьезные телесные повреждения);

8) характер и массу груза;

- 9) краткое описание обстоятельств авиационного происшествия;
- 10) степень повреждения воздушного судна;
- 11) представляющие интерес факты, установленные в ходе расследования;
- 12) предложения по проведению срочных профилактических мероприятий.

169. Решения по основным методическим и организационным вопросам принимаются Комиссией, при этом председатель Комиссии выносит окончательное решение. Члены комиссии, несогласные с принятым решением, могут отразить свое мнение в любой приемлемой форме.

170. Заседания Комиссии и подкомиссий оформляются протоколами, в которых подробно отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания председателя. При наличии разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе в обязательном порядке отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются председателем и начальником штаба Комиссии (подкомиссий).

При необходимости проводится магнитофонная запись заседания Комиссии, о чем делается соответствующая запись в протоколе.

171. Результаты проведенных работ летной подкомиссией оформляются отчетами, которые обсуждаются на заседаниях Комиссии.

Основные задачи и форма отчета летной подкомиссии определены приложением 19 настоящих Правил.

172. Результаты проведенных работ инженерно-технической подкомиссией оформляются отчетами, которые обсуждаются на заседаниях Комиссии.

Основные задачи подкомиссии, форма отчета и форма акта на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона) определены приложением 20 настоящих Правил.

173. Результаты проведенных работ административной подкомиссией оформляются отчетами, которые обсуждаются на заседаниях Комиссии.

Основные задачи административной подкомиссии, форма отчета, а также формы иных документов административной подкомиссии определены приложением 21 настоящих Правил.

174. При согласии членов Комиссии с достаточностью проделанных подкомиссиями работ и полученных по их результатам фактических данных, отчеты принимаются к сведению и прикладываются к материалам расследования. В противном случае возвращаются подкомиссии (рабочей группе) на доработку.

## **§ 5. Проведение исследований при расследовании авиационных происшествий**

175. Необходимость проведения специальных исследований определяется Комиссией.

Исследования, связанные с расследованием авиационного происшествия, проводятся организацией-исполнителем исследований, которая определяется Комиссией и, при необходимости, с участием заинтересованных организаций-соисполнителей.

Организацией-исполнителем исследований, а также организациями-соисполнителями могут быть научно-исследовательские организации, организации-разработчики, изготовители и эксплуатанты авиационной техники, ремонтные организации и другие заинтересованные организации.

176. Если воздушное судно и его агрегаты, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследований в этом государстве, решение о проведении таких исследований принимаются Комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государств: эксплуатанта, регистрации, изготовителя, разработчика воздушного судна.

177. Исследование объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются с обязательным присутствием полномочных представителей Комиссии. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с уполномоченным органом в области расследования соответствующего государства.

178. Основанием для проведения исследований является техническое задание Комиссии, в котором подробно указывается цель проведения исследований, а при необходимости и организации-соисполнители, с участием которых должны быть проведены исследования.

К техническому заданию прикладывается справка с кратким изложением обстоятельств авиационного происшествия, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

179. Объекты, подлежащие исследованию, направляются в адрес организации-исполнителя не позднее пятнадцати суток с момента принятия решения об исследовании.

Сроки проведения исследований могут превышать:

- 1) по отдельным деталям и агрегатам - сорока пяти суток;
- 2) по двигателям и комплексным исследованиям - шестидесяти суток.

После получения объекта для проведения исследований организация-исполнитель определяет дату начала исследований и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследованиях.

180. Срок начала исследований определяется с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей и не превышает пяти суток с момента получения объекта.

В случае неприбытия представителей организаций-соисполнителей к указанному сроку организация-исполнитель проводит исследования самостоятельно.

Исследования проводятся под контролем члена Комиссии по согласованным с представителями организаций-соисполнителей планам (программам) и методикам, которые представляются в Комиссию для сведения.

181. Специалисты организаций-соисполнителей, принимающие участие в исследовании:

1) высказывают свои предложения по порядку, методике и объему проведения исследований;

2) участвуют в проведении исследований и знакомятся со всеми относящимися к ним материалами;

3) принимают участие в обсуждении хода исследований и их результатов;

4) подписывают отчет или прилагать к нему свое аргументированное мнение, которое является неотъемлемой частью заключения.

182. Организация-исполнитель, при необходимости, дополнительно привлекает к исследованию специалистов научно-исследовательских организаций, промышленности, ремонтных и эксплуатационных организаций для получения необходимых материалов, документов или консультаций.

183. В случае если организация-исполнитель не имеет технических возможностей для выполнения работ по отдельным пунктам программы исследований, такие работы по ее заявке могут быть проведены другими организациями на их базе при участии представителей организации-исполнителя исследования.

Согласование объема, места и сроков проведения исследования в этом случае возлагается на организацию-исполнителя исследования.

184. Исследование объектов авиационной техники и расшифровка средств объективного контроля при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами Республики Казахстан или иностранными воздушными судами, потерпевших авиационное происшествие на территории Республики Казахстан, производятся соответствующими организациями гражданской авиации, имеющими допуск на проведение таких работ. При отсутствии технических возможностей проведения этих работ в Республике Казахстан, расшифровка средств объективного контроля может производиться в Межгосударственном авиационном комитете, по запросу уполномоченного органа в сфере гражданской авиации.

185. Расшифровка средств объективного контроля может быть произведена в государстве регистрации или государстве эксплуатанта данного воздушного судна, с обязательным присутствием полномочных представителей Комиссии.

Работы по расшифровке осуществляются по согласованию с уполномоченным органом в области расследования авиационных происшествий соответствующего государства.

186. По результатам исследований составляется отчет. Форма отчета по результатам исследования и методические рекомендации по отбору и упаковке объектов для исследования определены приложением 22 настоящих Правил.

Отчет подписывается участниками исследований, утверждается руководителем организации-исполнителя и направляется в Комиссию. Отчет является неотъемлемой частью материалов расследования. Окончательный отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследований по их завершению. Утверждать и публиковать Окончательный отчет до получения отчета по результатам исследования не разрешается.

187. Все материалы исследований, включающие техническое задание Комиссии, программу проведения исследований, специально разработанные методики и все рабочие материалы (протоколы испытаний, замеров, лабораторных анализов и т.п.) прикладываются к экземпляру отчета, хранящемуся в организации-исполнителе исследований.

Организация проводит исследование качественно и объективно.

188. Объекты авиационной техники и носители полетной информации бортовых самописцев, прошедшие исследования, хранятся в организации-исполнителе исследований в течение трех месяцев после утверждения Окончательного отчета.

По истечении указанного срока, по объектам, связанным с авиационным происшествием, направляется запрос владельцу воздушного судна на их утилизацию.

189. Эксплуатант (владелец) воздушного судна согласует вопрос утилизации с правоохранительными органами, проводящими следствие, и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследований.

Объекты, связанные с авиационным происшествием и прошедшие исследование, не могут уничтожаться без разрешения владельца воздушного судна.

Полетная информация бортовых самописцев на носителях хранится в организации-исполнителе исследований постоянно.

190. Если проведение исследований и испытаний авиационной техники не закончено на момент завершения полевого этапа расследования, председатель Комиссии по согласованию с уполномоченным органом в сфере гражданской

авиации, после завершения всех необходимых действий на месте происшествия, переносит работу Комиссии на базу другой организации или уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, назначившего расследование.

## **§ 6. Представление отчета об авиационном происшествии**

191. Предварительный отчет готовится Комиссией на русском или английском языках и направляется в течение тридцати дней с момента авиационного происшествия в ИКАО, а при необходимости заинтересованным государствам, если максимальная масса воздушного судна превышает 2250 кг или оно является турбореактивным самолетом.

Предварительный отчет может не передаваться в ИКАО, если к моменту истечения срока его передачи расследование закончено и имеется возможность подготовить и направить информационный отчет.

192. Информационный отчет об авиационном происшествии составляется с целью оперативного информирования ИКАО о результатах расследования. Отчет составляется по окончании расследования на русском или английском языках и в возможно кратчайшие сроки направляется в ИКАО.

Инструктивный материал по составлению предварительного и информационного отчетов содержится в Руководстве ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях и инцидентах (Doc 9156-AN/900).

193. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, по запросу другого государства, может представить соответствующую информацию дополнительно к содержащейся в информационном отчете об авиационном происшествии.

194. Если в ходе расследования получена информация, которая может быть полезной для принятия оперативных мер по предотвращению авиационных происшествий, такая информация передается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации заинтересованным государствам.

Если в ходе расследования становится известным или есть подозрения, что имел место акт незаконного вмешательства, такая информация незамедлительно передается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации органам обеспечения авиационной безопасности заинтересованного (-ых) государства ( государств).

## **§ 7. Пересмотр или изменение выводов по результатам расследования**

195. Законченное расследование авиационного происшествия возобновляется в случае выявления (или представления) новых сведений, касающихся

обстоятельств происшествия. Решение о возобновлении расследования принимается совместным решением Комиссии и других организаций, принимавших участие в расследовании, по просьбе эксплуатанта или физических лиц, имеющих прямую заинтересованность в результатах расследования, которыми представлены новые доказательства, свидетельствующие, что выводы Комиссии ошибочны. Заявление о пересмотре результатов расследования подается в письменном виде в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

196. В заявлении указывается новая проблема, не рассмотренная ранее, а также причины, по которым проблема не была озвучена в процессе работы комиссии по расследованию.

К заявлению прикладываются документы и результаты расчетов или исследований, если таковые имеются, являющиеся основанием для решения этой проблемы и возобновлению расследования.

## **§ 8. Подготовка и выпуск окончательного отчета**

197. Итоговым документом работы комиссии по расследованию является окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия в гражданской (экспериментальной) авиации (далее - Окончательный отчет), который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследования и экспертиз, а также другой, имеющейся в распоряжении Комиссии информации. Форма Окончательного отчета определена приложением 23 настоящих Правил.

198. Дополнительные материалы включаются в Окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда они имеют отношение к анализу авиационного происшествия. Части записей, не имеющих отношения к такому анализу, гласности не придаются.

199. Проект Окончательного отчета представляется председателем Комиссии на обсуждение членам комиссии. При возникновении разногласий по содержанию, Окончательный отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем Комиссии. Член комиссии, не согласный с содержанием Окончательного отчета, представляет особое мнение в письменном виде.

В особом мнении указываются конкретные мотивы несогласия и их обоснование, а также предлагаемые формулировки. Особое мнение рассматривается членами комиссии с обязательным оформлением протокола.

Окончательный отчет подписывается председателем и всеми членами Комиссии.

200. Если в результате рассмотрения особое мнение не было учтено в Окончательном отчете, член Комиссии, представивший его, подписывает отчет с пометкой "С особым мнением".

Аналогичный порядок соблюдается при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

В любом случае особое мнение остается приложенным к Окончательному отчету Комиссии, подкомиссии, рабочей группы.

Одновременно с Окончательным отчетом председатель Комиссии и начальник штаба комиссии подписывают перечень документов, которые должны быть приложены к материалам расследования.

201. В протоколе заседания Комиссии указывается мнение каждого из членов Комиссии (подкомиссии) по существу особого мнения. В любом случае особое мнение остается приложенным к отчету подкомиссии (рабочей группы).

При невозможности устранения разногласий Окончательный отчет с особым мнением и совместным протоколом рассматривается должностным лицом уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, утверждающим Окончательный отчет.

202. Председатель Комиссии представляет Окончательный отчет в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для его утверждения. Дата утверждения Окончательного отчета считается датой окончания расследования.

203. После утверждения Окончательного отчета уполномоченный орган по расследованию в пятидневный срок направляет материалы расследования авиационного происшествия и прилагаемых к нему документов:

- 1) уполномоченному органу в сфере гражданской авиации;
- 2) эксплуатанту (владельцу) воздушного судна;
- 3) правоохранительному органу, проводящему предварительное следствие (по запросу).

204. Окончательный отчет без приложений направляется:

- 1) Министерству обороны Республики Казахстан (при расследовании авиационного происшествия совместной комиссией);
- 2) МИД (по запросу, в случае расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан);
- 3) Межгосударственному авиационному комитету;
- 4) ИКАО (если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг.).

205. Если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг или оно является турбореактивным

самолетом в ИКАО направляется информационный отчет. Порядок и правила заполнения информационного отчета определяется действующими документами ИКАО по кодированию информации об авиационных происшествиях.

206. Авиакомпания (эксплуатант), в которой произошло авиационное происшествие осуществляет (по запросу) своевременную рассылку Окончательного отчета.

207. При расследовании авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан проект Окончательного отчета направляется с предложением высказать свои существенные и обоснованные замечания по возможности в короткие сроки, государству, которое назначило расследование, государству регистрации, государству эксплуатанта, государству разработчика, государству-изготовителю, государству, которое приняло участие в расследовании. Все замечания государств, поступившие в течение шестидесяти суток с момента направления проекта, рассматриваются Комиссией.

Замечания, внесение которых в текст отчета признано нецелесообразным, прикладываются к окончательному варианту отчета.

208. Утвержденный в установленном порядке Окончательный отчет незамедлительно направляется государствам, указанным в пункте 207 настоящих Правил, а также государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения и государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов.

209. Лица, принимающие участие в расследовании, полно и качественно проводят расследование, делают обоснованные и объективные выводы, а также качественно оформляют материалы.

210. В интересах предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование авиационного происшествия, как можно скорее и, если это возможно, в течение двенадцати месяцев публикует Окончательный отчет.

В случае, если Окончательный отчет не может быть опубликован в течение двенадцати месяцев, государство, проводящее расследование, публикует промежуточное сообщение к каждой годовщине происшествия с подробным изложением хода расследования, включая информацию о любых возникших вопросах, касающихся безопасности полетов.

211. В процессе расследования информация об авиационном происшествии ограничивается только фактическими данными. Информация, содержащая:

- 1) любые заявления лиц, полученные в процессе расследования;
- 2) всю переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;

- 3) медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц - участников авиационного происшествия или инцидента;
- 4) записи бортовых речевых самописцев и расшифровку таких записей;
- 5) записи и расшифровки записей органов управления воздушным движением ;
- 6) записи бортовых регистраторов изображения в кабине экипажа и любую часть или расшифровку таких записей;
- 7) мнения, высказываемые при анализе информации, включая записи бортовых самописцев, передается гласности только в случае решения правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие по факту авиационного происшествия и, если гласность этой информации не нанесет ущерб расследованию или другим будущим расследованиям.

Вышеуказанная информация включается в Окончательный отчет или добавления к нему только в том случае, когда она имеет отношение к анализу авиационного происшествия или инцидента.

212. Вся информацию относительно обстоятельств авиационного происшествия участники расследования могут использовать с целью проведения корректирующих мер или действий, направленных на повышение безопасности полетов. Ни при каких обстоятельствах эта информация не может предоставляться или обсуждаться с неуполномоченными лицами, чтобы не повредить процессу расследования.

213. По результатам расследования информация об авиационном происшествии доводится до сведения общественности, юридических лиц и граждан председателем Комиссии, расследовавшей данное авиационное происшествие, либо уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, назначившим расследование.

214. При расследовании авиационного происшествия считывание и расшифровку звуковых записей бортового речевого самописца выполняют специалисты, определенные Комиссией.

Лица, не связанные с выполнением процесса расследования, к считыванию и расшифровке звуковых записей бортового речевого самописца не допускаются.

Не допускается использование информации звуковых записей бортовых речевых самописцев в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия.

215. Информация, добровольно представляемая лицами, опрошенными в ходе расследования авиационного происшествия, не может быть использована для целей дисциплинарного, гражданского, административного разбирательства.

## **2. Авиационные инциденты**

### **§ 1. Оповещение об авиационном инциденте**

216. Оповещение об авиационном инциденте осуществляется организацией управления воздушным движением в соответствии с Табелем сообщений о движении воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан и схемой оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах, утверждаемых уполномоченным органом в сфере гражданской авиации Республики Казахстан.

217. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц об авиационном инциденте в каждой организации гражданской авиации должна быть разработана инструкция, с учетом настоящих Правил, утверждаемая первым руководителем организации, определяющая порядок действий, должностных лиц при авиационном инциденте.

218. Руководитель эксплуатанта (владельца) воздушного судна, с которым произошел авиационный инцидент, в течении одних суток передает первоначальное сообщение в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, местный исполнительный орган и транспортную прокуратуру.

219. Первоначальное сообщение содержит следующую информацию:

- 1) вид события;
- 2) дату, время (местное и всемирное скоординированное время - UTC), место авиационного инцидента;
- 3) тип, государственный и регистрационный опознавательные знаки и принадлежность воздушного судна;
- 4) метеоусловия в момент авиационного инцидента;
- 5) фамилия командира воздушного судна и членов экипажа;
- 6) характер задания, номер рейса;
- 7) обстоятельства авиационного инцидента, достоверно известные к моменту подачи сообщения;
- 8) степень повреждения воздушного судна.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального сообщения. В сообщении не могут содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах авиационного инцидента.

220. Порядок оповещения об авиационном инциденте с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшем на территории иностранного государства, а также с гражданским воздушным судном иностранного государства, происшедшем на территории Республики Казахстан такой же, как и при авиационном происшествии.

221. В случае, если инцидент связан с конструктивно-производственными недостатками авиационной техники, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации направляет первоначальное сообщение представителям организации-разработчика или организации-изготовителя воздушного судна (двигателя), которые в течение двенадцати часов с момента получения сообщения, уведомляют о своем участии в работе Комиссии.

222. Если авиационный инцидент связан с неудовлетворительным метеорологическим обеспечением, в состав Комиссии могут привлекаться представители метеослужб, которые уведомляют уполномоченный орган в сфере гражданской авиации о своем участии в течение двенадцати часов, с момента получения сообщения.

223. В случае неполучения уведомлений об участии в расследовании представителей этих организаций в течение двух суток или в случае наличия такого уведомления, но неприбытия указанных представителей в течение трех суток с момента подачи первоначального сообщения, расследование проводится без их участия.

224. В случае, если авиационный инцидент произошел или выявлен на земле при техническом, коммерческом обслуживании воздушного судна или при его хранении, первичное сообщение передает руководитель организации гражданской авиации, в ведении которого находится воздушное судно на момент выявления данного события.

## **§ 2. Организация расследования авиационного инцидента**

225. Порядок работы комиссии по расследованию авиационного инцидента определяется пунктами 157-174 настоящих Правил. Основанием для формирования Комиссии является первоначальное сообщение об авиационном инциденте.

226. Перечень инцидентов и серьезных инцидентов, подлежащих расследованию в гражданской (экспериментальной) авиации, определен приложением 24 настоящих Правил.

227. В состав Комиссии привлекаются представители эксплуатанта (владельца) воздушного судна, организаций гражданской авиации, при необходимости представители разработчика, изготовителя воздушного судна и заинтересованных государственных органов.

При расследовании авиационного инцидента разрешается не создавать подкомиссий и рабочих групп.

228. Если от эксплуатанта (владельца), с воздушным судном которого произошел инцидент, поступила информация, указывающая на то, что

неисправность может быть устранена силами инженерно-авиационной службы эксплуатанта/аэропорта, имеющей допуск к этим работам, уполномоченный орган по расследованию дает разрешение на проведение таких работ. Ввод воздушного судна в строй осуществляется инженерно-авиационной службой в установленном порядке.

Разрешение на вылет воздушного судна выдает уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, на основании акта о допуске воздушного судна к полету, выданного инженерно-авиационной службой.

229. При расследовании авиационного инцидента члены Комиссии могут:

1) беспрепятственно проходить на борт воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного инцидента;

2) обследовать воздушное судно, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

3) поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного инцидента;

4) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

5) запрашивать и получать от местных исполнительных органов, а также от физических и юридических лиц, документы и материалы по вопросам, связанным с данным инцидентом;

6) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

230. Срок расследования авиационного инцидента, с момента издания приказа о назначении Комиссии до утверждения отчета по результатам расследования авиационного инцидента, как правило, не превышает десяти суток, серьезного авиационного инцидента - пятнадцати суток, если не требуется проведения дополнительных исследований.

Продление срока расследования допускается с разрешения уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по запросу председателя Комиссии.

Комиссия качественно и объективно расследует авиационный инцидент.

231. В случае авиационного инцидента, в том числе серьезного авиационного инцидента с гражданским воздушным судном Республики Казахстан, происшедшего на территории иностранного государства или с гражданским воздушным судном иностранного государства, происшедшем на территории Республики Казахстан, порядок участия специалистов в расследовании такой же, как при авиационном происшествии.

232. По получении уведомления об авиационном инциденте уполномоченный орган по расследованию незамедлительно предоставляет государству места события имеющуюся информацию относительно летного экипажа и воздушного судна, вовлеченных в данный инцидент, а также информирует о назначении уполномоченного представителя для расследования, его фамилию, предполагаемую дату и время прибытия в государство места события.

233. В помощь уполномоченному представителю могут быть назначены советники. Полномочия уполномоченного представителя и советников определены пунктом 134 настоящих Правил.

Для участия в работах по восстановлению воздушного судна эксплуатант (владелец) воздушного судна формирует группу специалистов.

234. Дипломатические представительства, консульские учреждения и представительства организаций гражданской авиации Республики Казахстан в государстве места события, а также представители владельца (эксплуатанта) воздушного судна оказывают всемерное содействие группе специалистов, участвующих в расследовании, в том числе в обеспечении транспортом, связью, помещениями для работы и отдыха, питанием и т.п.

235. В случае, если государство места события передает проведение расследования авиационного инцидента казахстанской стороне, такое расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами.

236. В процессе работы Комиссии эксплуатант (владелец) оказывает всемерное содействие Комиссии, в том числе выделяет необходимые силы и средства, принимает меры по обеспечению охраны места авиационного инцидента, обеспечивает транспортировку и проведение необходимых работ и исследований авиационной техники в интересах расследования, осуществляет координацию действий с местными исполнительными органами и организациями гражданской авиации по обеспечению работы Комиссии.

237. Работы по восстановлению воздушного судна проводит эксплуатант (владелец) воздушного судна с привлечением собственных специалистов и по договоренности с инженерно-авиационной службой аэропорта государства места события.

После восстановления воздушного судна в аэропорту государства места события, все вопросы по перелету воздушного судна в Республику Казахстан решаются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации совместно с авиационной администрацией государства места события.

### **§ 3. Порядок действия должностных лиц при авиационном инциденте**

238. С момента возникновения авиационного инцидента и до прибытия Комиссии, эксплуатант (владелец) воздушного судна, руководитель организации гражданской авиации, в районе и на территории ответственности которого произошел авиационный инцидент, а до его прибытия - командир воздушного судна, проводят первоначальные действия на месте авиационного инцидента.

239. По прибытии Комиссии на место авиационного инцидента, дальнейшая организация расследования возлагается на председателя Комиссии. Председатель Комиссии информирует, при необходимости, местные исполнительные органы, проводит организационное заседание, на котором озвучивает приказ о назначении Комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного инцидента, об обстоятельствах этого события и проделанной работе.

240. Председатель Комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

Указания председателя Комиссии по вопросам, связанным с расследованием авиационного инцидента, являются обязательными для исполнения всеми должностными лицами, связанными с расследованием авиационного инцидента.

241. Комиссии предоставляется независимость в проведении расследования авиационного инцидента. Работа Комиссии осуществляется по плану, утверждаемому председателем Комиссии.

242. Если в ходе расследования Комиссией выявлены опасные отклонения, угрожающие безопасности полетов, председатель Комиссии направляет об этом сообщение, содержащее соответствующую информацию и рекомендации для принятия оперативных мер. Сообщение направляется в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации и организации гражданской авиации.

243. Исследование объектов авиационной техники при расследовании авиационного инцидента проводится на базе организации-владельца воздушного судна, а специальные исследования, проводятся в организациях гражданской авиации, имеющих технические возможности выполнения таких исследований.

Исследование объектов авиационной техники (проверка их на работоспособность), эксперименты на месте работы Комиссии проводятся по предварительно составленным планам (программам), которые подписываются представителями участвующих в расследовании сторон, утверждаются председателем Комиссии и прикладываются к материалам расследования.

244. Председатель Комиссии разрешает замену отказавшего агрегата (детали) и ввод воздушного судна в строй в установленном порядке до прибытия представителей разработчика и/или изготовителя, ремонтной организации и владельца воздушного судна в случае, если в ходе расследования бесспорно установлено, что причиной авиационного инцидента является отказ (

неисправность) авиационной техники, который может быть устранен заменой отказавшего агрегата (детали). Отказавший агрегат (деталь) сохраняется в неприкосновенности до прибытия представителей заинтересованных организаций, участвующих в расследовании.

245. В исключительных случаях, по решению Комиссии, разрешается перегонка воздушного судна на базовый аэродром до завершения расследования инцидента. При этом составляется технический акт о состоянии воздушного судна, в котором обосновывается возможность безопасного перелета, оговариваются условия перелета и меры безопасности. Технический акт подписывается членами группы по восстановлению воздушного судна и утверждается старшим группы, входящим в состав Комиссии.

246. Решения по основным методическим и организационным вопросам принимаются Комиссией, при этом председатель Комиссии выносит окончательное решение. Члены Комиссии, несогласные с принятым решением, могут отразить свое мнение в письменной форме.

Действия членов Комиссии по изъятию и передачи на хранение средств объективного контроля осуществляются с ведома правоохранительного органа, проводящего предварительное следствие.

247. Итоговым документом работы Комиссии является отчет по результатам расследования авиационного инцидента в гражданской (экспериментальной) авиации (далее - Отчет), форма которого определена приложением 25 настоящих Правил.

Проект Отчета представляется председателем Комиссии на обсуждение членам Комиссии. При возникновении разногласий по содержанию Отчет готовится в редакции, предлагаемой председателем Комиссии. Член Комиссии, не согласный с содержанием Отчета, представляет особое мнение в письменном виде.

В особом мнении указываются конкретные мотивы несогласия и их обоснование, а также предлагаемые формулировки. Особое мнение рассматривается членами Комиссии с обязательным оформлением протокола.

Отчет подписывается председателем и всеми членами Комиссии.

248. Если в результате рассмотрения особое мнение не было учтено в Отчете, член Комиссии, представивший его, подписывает отчет с пометкой "С особым мнением".

Особое мнение остается приложенным к Отчету Комиссии.

В протоколе указывается мнение каждого из членов Комиссии по существу особого мнения.

249. Председатель Комиссии представляет Отчет на утверждение в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, назначивший расследование авиационного инцидента.

К Отчету прилагаются следующие материалы:

- 1) осциллограммы записи бортовых регистраторов с необходимыми тарифовочными данными по всем регистрируемым каналам, характеризующим параметры полета, работу авиатехники, действия экипажа от момента времени за 1 мин до появления отклонений до их ликвидации или до окончания полета;
- 2) результаты исследования авиатехники;
- 3) выписка из записи бортовых и наземных магнитофонов;
- 4) объяснительные записки и протоколы опроса;
- 5) технический акт на ввод самолета в строй;
- 6) сведения об убытках.

По требованию любого из членов Комиссии к отчету могут прилагаться и другие документы.

250. Уполномоченный орган по расследованию направляет утвержденный Отчет с приложениями:

- 1) эксплуатанту (владельцу) воздушного судна, на базе которого проводилось расследование;
- 2) уполномоченному органу в сфере гражданской авиации;
- 3) разработчику/изготовителю воздушного судна, если авиационный инцидент связан с отказом авиационной техники;
- 4) в транспортную прокуратуру (по запросу).

При расследовании серьезных инцидентов материалы расследования направляются в транспортную прокуратуру Республики Казахстан.

При расследовании серьезного инцидента с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг информационный отчет направляется в ИКАО.

251. Своевременную рассылку Отчета и материалов расследования осуществляет эксплуатант (владелец) воздушного судна.

252. Лица, принимающие участие в расследовании, делают обоснованные и объективные выводы, а также качественно оформляют материалы.

#### **§ 4. Проведение исследований при расследовании авиационного инцидента**

253. Исследования объектов авиационной техники при расследовании авиационного инцидента выполняются Комиссией на базе организации гражданской авиации. Разборка и исследование объектов авиационной техники,

причиной отказа которых предполагается конструктивно-производственный недостаток или неудовлетворительный ремонт, должны проводиться с участием представителей промышленности или ремонтных организаций соответственно.

При этом на указанных представителей возлагается обеспечение исследований необходимой технической документацией, информационными материалами, специальным инструментом и оснасткой, отсутствующими в эксплуатирующихся подразделениях.

254. Необходимость проведения специальных исследований определяется Комиссией.

Решение Комиссии о проведении исследований оформляется протоколом. Организация-исполнитель исследований определяется Комиссией.

Если воздушное судно и его агрегаты, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследований в организациях этого государства, то решение о проведении таких исследований принимаются Комиссией по согласованию с уполномоченным представителем государств изготовителя, разработчика, регистрации или эксплуатанта.

255. Исследования объектов авиационной техники в организациях-исполнителях, расположенных на территории других государств, выполняются с обязательным присутствием полномочных представителей комиссии по расследованию авиационного инцидента. Организация таких исследований осуществляется по согласованию с уполномоченным органом по расследованию соответствующего государства.

256. Основанием для проведения исследований является техническое задание Комиссии, в котором подробно указывается цель проведения исследований, а при необходимости и организации-соисполнители.

К техническому заданию прикладывается справка с изложением в необходимом объеме обстоятельств авиационного инцидента, данных о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании, а также Технический акт с указанием перечня проведенных работ и их результатов.

257. Объекты, подлежащие исследованию, направляются в адрес организации-исполнителя не позднее пятнадцати суток с момента принятия решения об исследовании.

Порядок проведения исследований отказавших объектов авиационной техники в организациях гражданской авиации и авиационной промышленности определяется с учетом требований настоящих Правил, при этом сроки проведения исследований не должны превышать:

- 1) по отдельным деталям и агрегатам - сорок пять суток;

2) по исследованиям двигателей и комплексным исследованиям - шестьдесят суток.

258. Организация-исполнитель по получении объекта для проведения исследований определяет дату начала исследований и направляет уведомление об этом организациям-соисполнителям с приглашением принять участие в исследованиях, при необходимости.

Срок начала исследований определяется с учетом возможности прибытия представителей организаций-соисполнителей. Этот срок не превышает пяти суток с момента получения объекта.

В случае неприбытия представителей организаций-соисполнителей к указанному сроку организация-исполнитель проводит исследования самостоятельно.

Исследования проводятся под контролем представителя Комиссии по согласованным с представителями организаций-соисполнителей планам ( программам) и методикам, которые представляются в Комиссию для сведения.

259. Исследование полетной информации, объектов авиационной техники и расшифровка средств объективного контроля, в том числе при расследовании авиационных инцидентов с иностранными воздушными судами проводится на базе организаций гражданской авиации, имеющих допуск на проведение этих работ.

При отсутствии технических возможностей проведения таких работ в Казахстане они могут быть выполнены в Межгосударственном авиационном комитете или других государств по согласованию, с обязательным присутствием полномочных представителей Комиссии.

260. По результатам исследований составляется отчет, который подписывается участниками исследований, утверждается руководителем организации-исполнителя и направляется в Комиссию.

Отчет по результатам исследований является неотъемлемой частью материалов расследования. Отчет по расследованию составляется с учетом результатов исследований по их завершению. Утверждать и опубликовывать Отчет по расследованию инцидента до получения отчета по результатам исследования не разрешается.

261. Объекты авиационной техники, в том числе носители полетной информации бортовых самописцев вместе с тарифовочными (градуировочными) данными, прошедшие исследования, хранятся в головной организации-исполнителе исследований в течение трех месяцев после утверждения Отчета по результатам расследования.

После истечения указанного срока направляется запрос владельцу воздушного судна на утилизацию объектов.

262. В случае если по факту инцидента проводилось следственное действие, эксплуатант (владелец) воздушного судна согласует с правоохранительными органами вопрос об утилизации объекта и сообщает о принятом решении организации-исполнителю исследований.

Утилизация объектов, прошедших исследование, осуществляется только с разрешения владельца воздушного судна.

### **3. Авиационные происшествия и инциденты, связанные с перевозкой опасных грузов**

#### **§ 1. Расследование авиационных происшествий и инцидентов при перевозке опасных грузов**

263. Порядок организации и проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан, связанных с перевозкой опасных грузов, такой же, как при расследовании авиационных происшествий и инцидентов, установленных главами 1 и 2 раздела 3 настоящих Правил.

264. Первоначальное сообщение об авиационном происшествии или инциденте с воздушным судном, связанным с перевозкой опасных грузов, передается открытым текстом и должно содержать следующую информацию:

- 1) дата и время авиационного происшествия или инцидента;
- 2) наименование авиакомпания-эксплуатанта воздушного судна;
- 3) наименование грузоотправителя опасного груза;
- 4) описание соответствующих опасных грузов;
- 5) краткое описание авиационного происшествия или инцидента;
- 6) количество граждан, которые получили смертельные или серьезные телесные повреждения, и степень повреждения имущества;
- 7) информация о любой опасности, которая сохраняется для безопасности, здоровья или окружающей среды в результате происшествия;
- 8) информация, в какой степени Республика Казахстан будет проводить расследование или предполагает передать его другому государству;
- 9) наименование органа, выпустившего уведомление.

265. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации при получении уведомления об авиационном происшествии или инциденте, связанном с перевозкой опасных грузов воздушным судном Республики Казахстан или воздушным судном иностранного государства, вылетевшего из аэропорта Республики Казахстан, незамедлительно сообщает государству места события любую имеющуюся информацию об опасных грузах, перевозимых этим воздушным судном.

266. Если при расследовании авиационного происшествия или инцидента, происшедшего на территории Республики Казахстан, становится известно, что причиной авиационного происшествия или инцидента были опасные грузы, уполномоченный орган по расследованию включает в состав Комиссии специалиста, который занимается расследованием обстоятельств, связанных с опасными грузами.

267. Для расследования обстоятельств и факторов, связанных с опасными грузами создается рабочая группа или подкомиссия. По ее результатам работы готовится отчет в произвольной форме, который является составной частью расследования авиационного происшествия или инцидента и прилагается к Окончательному отчету по результатам расследования.

268. В случае авиационного происшествия с воздушным судном, перевозившим радиоактивные материалы, необходимо немедленно принять меры по их удалению квалифицированным персоналом до того, как они могут причинить вред лицам, работающим в непосредственной близости от места происшествия. К осмотру места происшествия следует приступать только тогда, когда будет произведен замер уровня радиации и место происшествия будет объявлено безопасным.

269. По результатам расследования авиационного происшествия, связанного с опасными грузами, Комиссией по расследованию составляется Окончательный отчет по форме, установленной приложением 23 настоящих Правил.

По результатам расследования авиационного инцидента, связанного с опасными грузами, Комиссией по расследованию составляется Окончательный отчет по форме, установленной приложением 24 настоящих Правил.

270. Отчет по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента, связанного с опасными грузами, рассылается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами, а также дополнительно направляется в адрес авиационной администрации государства-отправителя опасного груза.

Если результаты расследования свидетельствуют о недостатках требований Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/985 ИКАО), такая информация указывается в Окончательном отчете.

#### **4. Рекомендации и мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.**

**Классификация и учет авиационных происшествий и инцидентов.**

**Порядок создания системы представления данных**

## **об авиационных происшествиях и инцидентах**

### **§ 1. Разработка рекомендаций и мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента**

271. Комиссия по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, на основании анализа информации, полученной в ходе расследования, разрабатывает рекомендации по обеспечению безопасности полетов с целью предотвращения других авиационных происшествий и инцидентов по аналогичным причинам или уменьшения последствий таких авиационных происшествий и инцидентов.

272. Рекомендации могут включать вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, повышения уровня профессиональной подготовки летного и наземного состава, совершенствования управления воздушным движением и наземного обеспечения полетов, совершенствование нормативных правовых актов и другие аспекты авиационной деятельности.

273. Организации гражданской авиации, к компетенции которых относятся рекомендации Комиссии, после получения Окончательного отчета, разрабатывают и утверждают планы мероприятий, предусматривающие принятие профилактических мер на уровне организаций гражданской авиации. Утвержденные планы мероприятий в течение трех суток направляются уполномоченному органу в сфере гражданской авиации.

274. При составлении плана мероприятий все рекомендации Комиссии должны быть приняты к исполнению. Планы мероприятий или иные распорядительные документы, должны предусматривать принятие профилактических мер, направленных на повышение безопасности полетов. В план мероприятий могут быть внесены дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, которые не указаны в рекомендациях Комиссии.

275. Контроль за реализацией рекомендаций по безопасности осуществляется уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

276. План межведомственных мероприятий по реализации рекомендаций разрабатывается исполнителями совместно с соисполнителями. Соисполнители работ при отсутствии замечаний и предложений согласовывают проект плана мероприятий в течение трех рабочих дней, либо представляют свои замечания и предложения в письменном виде. Решение по спорным вопросам принимают руководители, утверждающие план мероприятий.

277. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного происшествия составляет пятнадцать

суток для внутриведомственных планов, тридцать суток для межведомственных планов.

278. Срок разработки плана мероприятий по реализации рекомендаций Комиссии по расследованию авиационного инцидента составляет десять суток для внутриведомственных планов и двадцать суток для межведомственных планов.

Срок исчисляется с момента получения рекомендаций.

279. Комиссия, на любом этапе расследования авиационного происшествия или инцидента рекомендует уполномоченному органу в сфере гражданской авиации, а также любым заинтересованным государствам, осуществить необходимые предупредительные меры для повышения безопасности полетов.

Если рекомендации по обеспечению безопасности касаются положений действующих документов ИКАО, то они направляются в эту организацию.

280. В случае получения Республикой Казахстан рекомендаций по обеспечению безопасности от государства, проводившего расследование, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в течение девяноста суток с момента их получения информирует это государство о принятых или рассматриваемых предупредительных мерах или о причинах непринятия каких-либо мер.

281. В отдельных случаях оперативные мероприятия по рекомендациям Комиссии разрабатываются и внедряются до завершения расследования и утверждения Окончательного отчета.

Контроль за реализацией рекомендаций Комиссии возлагается на уполномоченный орган в сфере гражданской авиации.

282. По завершению расследования авиационного происшествия или инцидента председателем Комиссии или замещающим его лицом проводится разбор в организации гражданской авиации, где произошло авиационное происшествие или инцидент. Целью разбора является доведение до сведения эксплуатанта, обстоятельств, причин и способствующих факторов авиационного происшествия или инцидента, а также рекомендаций по их предотвращению в будущем. Разборы могут быть закрытыми, когда рассматриваются материалы, не предназначенные для открытой публикации.

## **§ 2. Классификация и учет авиационных происшествий и инцидентов**

283. Авиационные события в зависимости от места, обстоятельств и тяжести наступивших последствий классифицируются на:

- 1) авиационные происшествия;
- 2) авиационные инциденты.

284. Авиационные происшествия, в зависимости от тяжести наступивших последствий, подразделяются на:

- 1) авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы);
- 2) авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии).

285. Авиационные инциденты, в зависимости от тяжести наступивших последствий, подразделяются на:

1) авиационный инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что имело место высокая вероятность авиационного происшествия, связанная с использованием воздушного судна с намерением совершить полет;

2) серьезный авиационный инцидент с телесными повреждениями, во время которого лицу, причинен тяжкий или опасный вред здоровью, а также не опасный для жизни вред здоровью, являющийся тяжким по последствиям, и которое:

требуется госпитализации более чем на двое суток в течение семи дней с момента получения повреждения;

привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа), вывихам в крупных суставах конечностей и позвонков или сдавливанию мягких тканей с синдромом раздавливания;

связано с разрывами биологических тканей, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервных стволов, мышц или сухожилий;

привело к повреждению любого внутреннего органа, а также проникающим ранениям и ушибам глазного яблока, сопровождающимся расстройством зрения;

связано с получением термических, химических и других ожогов второй и третьей степени независимо от площади поражения, или любых ожогов, поражающих более 5 % поверхности тела или ожогов верхних дыхательных путей; с воздействием электрического тока, сопровождающимся нарушением сознания, расстройством дыхания, а также с обморожением третьей и четвертой степени или общим охлаждением организма;

связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных, отравляющих веществ или проникающей радиации;

привело к сотрясению головного или спинного мозга средней и тяжелой степени, внутричерепным кровоизлияниям травматического характера;

повлекло за собой прерывание беременности.

286. Столкновение (опасное сближение) двух или нескольких воздушных судов расследуется как одно событие и классифицируется для каждого воздушного судна в соответствии с наступившими последствиями. По результатам расследования оформляется общий окончательный отчет и информационные отчеты на каждое воздушное судно.

При вовлечении в авиационное происшествие или инцидент нескольких воздушных судов, последствия для каждого из них должны классифицироваться отдельно в соответствии с определениями, указанными в пункте 9 настоящих Правил.

287. Авиационные происшествия и инциденты с гражданскими воздушными судами Республики Казахстан подлежат учету. Учет осуществляют уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, уполномоченный орган по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, эксплуатанты (владельцы) воздушных судов.

288. Каждое авиационное происшествие и инцидент должны быть классифицированы по всем выявленным в ходе расследования причинам и способствующим факторам для установления причастности к ним конкретных лиц, служб организаций гражданской авиации и иных организаций.

Окончательное решение по классификации конкретного авиационного происшествия и инцидента принимает Комиссия по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

289. По результатам расследования всех авиационных происшествий и инцидентов уполномоченный орган в сфере гражданской авиации составляет анализ по безопасности полетов за квартал, полугодие, год, который включает:

- 1) количество произошедших авиационных происшествий и инцидентов, их классификацию и причины;
- 2) оценку состояния профилактической работы по обеспечению безопасности полетов;
- 3) рекомендации по повышению безопасности полетов.

290. Исходными данными для анализа являются материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов, результаты инспекционных проверок эксплуатантов воздушных судов и организаций гражданской авиации, профилактические мероприятия, которые были проведены в целях предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

Целями анализа являются выявление опасных факторов, влияющих на безопасность полетов, разработка мероприятий по их предотвращению, а также оценка эффективности ранее принятых мер.

291. Если в ходе расследования авиационного происшествия или инцидента выявлены вопросы, представляющие интерес для других государств и влияющие на безопасность полетов, то такая информация направляется также этим государствам.

### **§ 3. Порядок представления данных об авиационных происшествиях или инцидентах**

292. Для содействия сбору информации, в структурах эксплуатантов гражданской авиации создается система предоставления данных об авиационных происшествиях или инцидентах.

293. Система предоставления данных об авиационных происшествиях или инцидентах ориентирована на применение наказания и предусматривает защиту источников информации. Лица, представившие информацию об авиационных происшествиях или инцидентах, должны быть уверены в том, что любая информация об авиационном происшествии или инциденте не будет использована против них.

294. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, авиакомпании (эксплуатанты), которые используют добровольные доклады об инцидентах в рамках своей программы по предотвращению авиационных происшествий или инцидентов, полученную информацию используют в целях предотвращения авиационных происшествий или инцидентов в будущем.

295. Каждая информация об авиационном происшествии или инциденте, добровольно представленная лицами, подлежит проверке уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, в том числе с выездом на место предполагаемого авиационного события.

Все авиационные события рассматриваются уполномоченным органом и по ним принимаются решения, какие из них заслуживают расследования, а какие нет. Критериями такого решения должны служить возможности выявления аварийных факторов, влияющих на безопасность полетов.

Приложение 1  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий и  
инцидентов

## **Полномочия членов комиссии по расследованию авиационного происшествия с воздушными судами государственной авиации**

### **1. Председатель Комиссии**

1. Председатель Комиссии организует и руководит расследованием авиационного происшествия и несет ответственность за объективное установление причин авиационного происшествия. Распоряжения и указания председателя Комиссии, касающиеся расследования, подлежат обязательному выполнению всеми лицами, участвующими в расследовании авиационного происшествия.

2. Председатель Комиссии:

- 1) инструктирует членов Комиссии по мерам безопасности при работе на месте авиационного происшествия;
- 2) осматривает место авиационного происшествия и дает оценку действиям должностных лиц по проведению поисково-спасательных работ;
- 3) принимает решение о месте обработки средств объективного контроля;
- 4) организует разработку плана расследования авиационного происшествия и утверждает его;
- 5) создает рабочие органы Комиссии;
- 6) утверждает состав подкомиссий и рабочих групп;
- 7) организует работу Комиссии в соответствии с требованиями настоящих Правил и планом расследования;
- 8) обеспечивает согласованность в работе членов Комиссии, координацию их действий в ходе расследования;
- 9) регулярно проводит заседания Комиссии, на которых заслушивает доклады о результатах работ, проведенных членами Комиссии, и в соответствии с этим координирует дальнейшую работу по расследованию;
- 10) периодически информирует о ходе расследования руководителя органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации и руководителя государственного органа (по принадлежности воздушного судна);
- 11) немедленно докладывает руководителям органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации, руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации и других государственных органов о выявлении фактов вовлечения в авиационное происшествие авиационного персонала этих органов;
- 12) осуществляет контроль за полнотой, своевременностью, всесторонностью и объективностью расследования авиационного происшествия и правильным оформлением документов расследования;
- 13) анализирует данные, полученные в ходе расследования, и на итоговом заседании Комиссии делает выводы о причинах авиационного происшествия;
- 14) готовит в установленные сроки доклад и акт расследования авиационного происшествия;
- 15) проводит с руководящим составом авиационной части разбор обстоятельств авиационного происшествия;
- 16) докладывает о результатах расследования согласно пункту 57 настоящих Правил;
- 17) принимает решение о вызове на место авиационного происшествия научно-исследовательской летающей лаборатории, привлекать в установленном

порядке для участия в расследовании или проведении консультаций экспертов специалистов военных представительств, научно-исследовательских организаций и военных образовательных учреждений государственных органов;

18) создает подкомиссии и рабочие группы по основным направлениям расследования, определяет их состав, назначает председателей подкомиссий и старших групп;

19) дает обязательные для исполнения указания членам Комиссии и привлеченным к расследованию экспертам и специалистам;

20) принимает решение о проведении исследований и экспертиз;

21) запрашивает в установленном порядке у должностных лиц необходимую документацию, относящуюся к авиационному происшествию;

22) направляет в научно-исследовательские и другие организации материалы бортовых и наземных средств объективного контроля, детали и агрегаты воздушного судна, потерпевшего бедствие, и других объектов, связанных с авиационным происшествием, для проведения аналитических, лабораторных и других исследований;

23) получает объяснения от всех лиц, причастных к авиационному происшествию;

24) вносит предложения о проведении в авиационных частях срочных мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, необходимость которых определена в процессе расследования.

3. Заместитель председателя Комиссии по указанию председателя Комиссии участвует в организации и проведении ее работы в соответствии с планом расследования, а в отсутствие председателя исполняет его обязанности.

## **2. Председатель подкомиссии (старший рабочей группы)**

4. Председатель подкомиссии (старший рабочей группы) по расследованию авиационного происшествия:

1) организует работу подкомиссии (рабочей группы) в соответствии с планом работы, утвержденным председателем Комиссии;

2) обеспечивает полноту и объективность расследования;

3) обеспечивает четкость и согласованность в работе подкомиссии (рабочей группы) и координацию совместных действий с другими подкомиссиями (рабочими группами);

4) докладывает председателю Комиссии о ходе расследования;

5) представляет к установленному сроку отчет о проведенных исследованиях;

6) дает распоряжения и указания специалистам, входящим в состав подкомиссии (рабочей группы), и контролирует их исполнение;

7) запрашивает через председателя Комиссии у должностных лиц необходимые материалы, относящиеся к расследованию;

8) включает в состав экспертной группы необходимых специалистов;

9) привлекает к участию в работе подкомиссии (рабочей группы) специалистов и экспертов других подкомиссий (рабочих групп) по согласованию с их председателями (старшими рабочими групп).

### **3. Член Комиссии, специалист, эксперт**

5. Член Комиссии:

1) проводит полное и объективное исследование обстоятельств и факторов авиационного происшествия по профилю своей специальности в соответствии с планом работы Комиссии;

2) докладывает председателю Комиссии (председателю подкомиссии, старшему рабочей группы) о результатах проведенных исследований и вносит соответствующие предложения;

3) участвует в рассмотрении материалов расследования и обсуждении акта расследования авиационного происшествия;

4) вносит предложения, направленные на улучшение работы Комиссии;

5) вносит предложения о вызове специалистов и экспертов, о запросе необходимых материалов для проведения расследования, о проведении дополнительного исследования в научно-исследовательских организациях с указанием объектов и целей исследования;

6) представляет председателю Комиссии в письменной форме особое мнение при несогласии с выводами Комиссии (подкомиссии) о причинах авиационного происшествия с изложением доказательств и фактов, подтверждающих неприемлемость предлагаемых Комиссией выводов, и высказывает свое мнение о причинах авиационного происшествия;

7) беспрепятственно проходит на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия;

8) обследует потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту этого воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

9) поручает организациям независимо от их организационно-правовой формы проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия;

10) привлекает для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовой формы;

11) опрашивает очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию у правоохранительных органов;

12) изучает все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;

13) запрашивает у соответствующих государственных органов, а также у граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с авиационным происшествием;

14) проводить исследование психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

#### 6. Специалисты и эксперты:

1) проводят полное и объективное исследование всех материалов согласно плану работ и заданию председателя Комиссии (подкомиссии);

2) участвуют в определении объектов и задач исследований, в отработке программ их проведения, представляют предложения по вопросам, выносимым на экспертизу;

3) выполняют распоряжения и указания председателя Комиссии (подкомиссии), отрабатывают необходимую документацию по результатам расследования;

4) своевременно представляют заключение по проведенным исследованиям (экспертизам) председателю Комиссии (подкомиссии).

Приложение 2  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий и  
инцидентов

### **Дело расследования авиационного происшествия с воздушными судами государственной авиации**

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_, пилотируемого  
(вид авиационного происшествия) (тип)

—,

(должность, классификация, воинское звание, Ф.И.О. командира экипажа)

происшедшей \_\_\_\_\_

—

*(дата и место происшествия)*

Расследование проведено комиссией, назначенной

\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

»

*(должность лица, назначившего комиссию) (дата)*

в составе:

председателя \_\_\_\_\_

»

*(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)*

заместителя председателя

\_\_\_\_\_

—»

*(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)*

членов комиссии \_\_\_\_\_

—

*(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)*

Сроки работы комиссии:

начало \_\_\_\_\_

—

*(дата авиационного происшествия)*

окончание \_\_\_\_\_

—

*(дата подписания акта расследования)*

В расследовании принимали участие представители:

\_\_\_\_\_

—

*(перечисляются специалисты государственных органов,*

\_\_\_\_\_

—

*научно-исследовательских организаций и предприятий*

\_\_\_\_\_

—

*с указанием должности, воинского звания, фамилии и инициалов)*

Опись документов и материалов, вошедших в дело расследования авиационного происшествия:

1) акт расследования авиационного происшествия;

2) приложения к акту расследования:

версии авиационного происшествия с описанием выводов по результатам их проработки;

кроки места падения воздушного судна;

протокол осмотра места падения воздушного судна и аварийных деталей;

данные анализа материалов объективного контроля;

протокол радиообмена между членами экипажа воздушного судна;

протокол переговоров лиц группы руководства полетами и органов УВД с экипажем воздушного судна;

фотоснимки радиолокационной проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

копия кальки проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;

схема (траектория) полета (аварийного участка полета);

модель возникновения и развития особой ситуации в полете;

модель причинно-следственных связей;

особые мнения членов комиссии о причинах авиационного происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах авиационного происшествия ;

протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования;

3) отчеты подкомиссий с приложениями;

4) отчеты по специальным исследованиям;

5) служебная информация;

6) экспертные заключения;

7) донесения об авиационном происшествии и результатах его расследования;

8) копии приказов по результатам расследования авиационного происшествия ;

9) профилактические мероприятия по результатам расследования авиационного происшествия;

10) доклады о выполнении планов профилактических мероприятий и устранении вскрытых недостатков.

Все документы и материалы дела расследования включаются в него по мере поступления и сшиваются в папку, обеспечивающую установленные сроки хранения.

УТВЕРЖДАЮ

---

(должность, воинское звание, инициалы  
и фамилия должностного лица,

утверждающего акт расследования)

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## **АКТ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

\_\_\_\_\_

*(вид авиационного происшествия, тип воздушного судна)*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*(наименование авиационной части,*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*государственного органа)*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*(дата события, день недели, время суток, время события:  
Астаны/по Гринвичу)*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*(место авиационного происшествия, его географические координаты)*

### **1. Фактическая информация**

#### **1) данные об организации полетов**

Полнота и своевременность мероприятий по организации полетов.

Выводы о соответствии организации полетов нормативным требованиям.

#### **2) данные об экипаже**

№ п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Классная квалификация и год ее присвоения	Последствия для экипажа (погиб, ранен, невредим, не найден)
1					
2					

Дается оценка профессиональной подготовленности экипажа и делается вывод о соответствии его уровня подготовки полетному заданию.

### 3) данные о лицах управления полетом (группы руководства полетами, органа УВД)

№ п/п	Штатная Должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Классная квалификация и год ее присвоения	Стаж руководства и количество руководств полетами за последние 12 месяцев
1					
2					

Дается оценка профессиональной подготовленности лиц управления полетом и их действий при возникновении и развитии особой ситуации.

### 4) данные о пассажирах

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Отношение к воинской службе, должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажира (погиб, ранен, невредим, не найден)
1				
2				

Дается оценка обоснованности допуска к воздушной перевозке перечисленных лиц.

### 5) данные о характере перевозимых грузов

№ п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (м)			Вес (кг)	В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза
		длина	ширина	высота		
1						
2						
Общий вес груза						
Центровка						

Составляется заключение о соответствии взлетной массы и центровки требованиям руководства по летной эксплуатации воздушного судна и дается оценка соответствия допущенных к воздушной перевозке грузов установленным требованиям.

### 6) данные об авиационной технике

Данные о воздушном судне: тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, налет с начала эксплуатации, количество посадок и ремонтов, дата последнего ремонта, налет и количество посадок после него.

Данные о двигателе (двигателях): тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, наработка с начала эксплуатации, количество ремонтов и дата последнего ремонта, наработка после последнего ремонта.

Дается оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям.

## **7) метеорологическая и орнитологическая информация**

Приводятся данные о прогнозе погоды и фактических метеорологических и орнитологических условиях на аэродромах взлета и посадки, по маршруту полета и на месте авиационного происшествия.

Дается краткая оценка метеорологического и орнитологического обеспечения полета.

## **8) данные об аэродроме**

Приводятся данные о классе аэродрома и характеристиках взлетно-посадочной полосы.

Дается краткая оценка технического состояния и эксплуатации аэродрома.

## **9) данные о средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов**

Приводятся данные об использовавшихся средствах связи, навигации, посадки и УВД в процессе полета воздушного судна, в ходе которого произошло авиационное происшествие.

Дается краткая оценка соответствия технической эксплуатации средств связи и радиотехнического обеспечения полетов установленным требованиям.

## **10) действия поисково-спасательной службы**

Указываются количество сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных работ, своевременность их приведения в готовность, результаты поисково-спасательных работ.

Дается краткая оценка проведенным поисково-спасательным работам и работам по ликвидации последствий авиационного происшествия.

## **11) состояние членов экипажа и пассажиров после авиационного происшествия**

Устанавливаются причины гибели находившихся на борту воздушного судна людей. Указывается количество людей, получивших телесные повреждения.

## **12) другая информация**

Приводится вся фактическая информация, полученная из других источников, необходимая для установления обстоятельств авиационного происшествия и составления заключения о причинах этого события.

## **2. Обстоятельства авиационного происшествия**

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

1) задание на полет, номер упражнения курса боевой (летной, учебно-летной и т.п.) подготовки рода авиации, какой по очередности, в котором часу летной смены и в каких условиях выполнялся полет;

2) время суток, время (местное/Астаны/по Гринвичу) и аэродром взлета;

3) по истечении какого времени после взлета, в каком месте (название пункта, где произошло событие, или азимут и расстояние от характерного ориентира), на каком этапе полета, в чьей зоне ответственности, на какой высоте и скорости полета, при каких условиях возникла и как протекала особая ситуация;

4) действия экипажа в особой ситуации, степень влияния этих действий на исход полета;

5) действия руководителя полетов (командира группы и других лиц, управлявших полетом) в особой ситуации;

6) характер падения (посадки) воздушного судна (положение воздушного судна, угол падения, траектория полета до удара (касания) об земную (водную) поверхность и др.);

7) условия применения экипажем средств спасения (скорость, высота полета, положение воздушного судна, срабатывание автоматики системы спасения и др.) , а также причины неиспользования средств спасения или их позднего применения;

8) последствия для членов экипажа (пассажиров);

9) последствия для воздушного судна;

10) последствия для окружающей среды на месте авиационного происшествия.

### **3. Недостатки и упущения, выявленные при расследовании авиационного происшествия, их влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета**

Приводятся все отклонения в функционировании авиационной системы по направлениям проведенных исследований с указанием что, когда и кем было нарушено:

- 1) в организации полетов;
- 2) в управлении воздушным движением (управлении полетами);
- 3) в действиях экипажа;
- 4) в обеспечении полетов;
- 5) в проектировании, изготовлении и ремонте авиационной техники;
- 6) в испытаниях авиационной техники и регламентации летной работы;
- 7) в проектировании, изготовлении и ремонте средств обеспечения полетов;
- 8) другие недостатки и упущения.

Выводы о влиянии недостатков и упущений на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета.

### **4. Заключение**

В произвольной форме излагаются причины авиационного происшествия. Формулировка причин должна исключать двусмысленное их понимание.

### **5. Рекомендации и предложения комиссии по расследованию авиационного происшествия**

Приводятся рекомендации и предложения, направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Заместитель председателя комиссии \_\_\_\_\_  
(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены комиссии \_\_\_\_\_  
(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

### **6. Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия**

Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия дает руководитель органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации с обоснованием изменений выводов Комиссии о причинах авиационного происшествия.

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## **ОТЧЕТ**

### **летней подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием**

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_,

*(вид авиационного происшествия) (тип)*

происшедшей \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ *(дата и место происшествия)*

\_\_\_\_\_ *(наименование авиационной части,*

\_\_\_\_\_ *государственного органа)*

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. установила:

#### **1. Данные об организации полета**

1. Основание для принятия решения о проведении полета (дата принятия решения, кем оно принято, для решения каких задач, когда и в какой форме поставлена задача руководящему составу авиационной части, командирам авиационных частей и подразделений, обеспечивающих полеты).

2. Полнота мероприятий, проведенных штабом авиационной части, на основании принятого решения о проведении полета (своевременность подачи заявок на полеты и их обеспечение, подготовка предложений по использованию воздушного пространства, полигонов, разработка плановых таблиц).

3. Планирование полетов (соответствие запланированных упражнений замыслу проведения полетов, соблюдение методической последовательности запланированных упражнений, соблюдение установленных курсом боевой подготовки рода авиации (курса летной подготовки и т.п.), норм по количеству

запланированных полетов и налету экипажей в летную смену, соблюдение времени, необходимого для подготовки воздушного судна к повторному полету, определение экипажей-разведчиков и экипажей-доразведчиков погоды, экипажей поисково-спасательных воздушных судов, наличие резервных воздушных судов, планирование оперативного объективного контроля, количество разработанных таблиц по вариантам полетов и другие необходимые данные).

#### 4. Подготовка экипажа к полетам:

1) общая подготовка: дата проведения, кем организована и кем проведена, полнота проведения;

2) предварительная подготовка: дата проведения, кем поставлены задачи на полеты и их полнота, качество проведения самостоятельной подготовки, тренировок на тренажерах (в кабинах воздушных судов), контроля готовности к полетам;

3) предполетная подготовка: прохождение медицинского контроля, полнота предполетных указаний, выполнение необходимых расчетов для конкретных условий полета, прием авиационной техники, подготовка и проверка защитного снаряжения, подготовка и проверка рабочих мест кабины воздушного судна к предстоящему полетному заданию.

#### 5. Разведка погоды:

1) своевременность и полнота проведения радиолокационной разведки погоды;

2) данные воздушной разведки погоды, наличие опасных явлений погоды.

6. Выводы о полноте и соответствии организации полетов нормативным требованиям.

## **2. Данные об основных лицах, участвовавших в организации, выполнении полета и его обслуживании**

#### 7. Данные о командире авиационной части:

1) воинское звание, фамилия, имя, отчество, год рождения, образование общее и военное (когда и какие учебные заведения окончил);

2) дата назначения на должность;

3) сроки прохождения службы на основных должностях;

4) когда прибыл в данную часть;

5) были ли ранее авиационные происшествия в подчиненных ему авиационном подразделении, авиационной части, их причины;

6) местонахождение и действия в момент данного авиационного происшествия.

8. Данные о командире экипажа (в случае выполнения вывозных или контрольных полетов данные заполняются на инструктора и летчика, а при выполнении группового полета - на ведущего и ведомого, если их действия оказали влияние на развитие и исход особой ситуации) и членах экипажа, чьи действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации (должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество, число, месяц и год рождения, образование общее и военное, присвоенная классная квалификация (дата, номер приказа, на каком типе воздушного судна), сроки прохождения службы на летных должностях, с какого времени летает на данном типе воздушного судна, когда и где проходил переучивание на данный тип воздушного судна).

Данные о налете в соответствии с прилагаемой таблицей (раздельно для боевых и учебно-боевых воздушных судов):

Тип воздушного судна	Налет в часах										Количество посадок (заходов) с применением посадочных систем						
	О б щ и й	Д н е ш н е м	В том числе				Н о ч ь ю	В том числе				Днем		Ночью			
			Под штор - кой	В СМУ	В обла - ках	Над морем		Под штор - кой	В СМУ	В обла - ках	Над мо- рем	В с е г о	При УМП	В с е г о	При УМП		

Всего:

В том числе за последние 12 месяцев

Общий налет по годам за последние 5 лет \_\_\_\_\_

Данные о натренированности в полетах за последние 12 месяцев

(с разбивкой по месяцам):

Дата, метеоусловия, Условное обозначение полета, Номер упражнения			
Налет (ч. мин.): Днем, ночью, всего, в том числе тренировочный			

Данные о проведении тренажей

На тренажере			В кабине воздушного судна			
Общий	По особому случаю, связанному с авиационным	Последний	По особому	По особому случаю, связанному с	По отработке взаимодействия экипажа с группой	

налет (час, мин.)	Количество полетов	происшествием (количество, дата последнего тренажа)	тренаж по особому случаю	случаю в полете (коли- чество)	авиационным происшествием (количество, дата последнего тренажа)	руководства полетами (количество, дата последнего тренажа)

Данные о соблюдении установленных минимальных сроков проверки в полетах за последние 12 месяцев (в соответствии с курсом боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации, дата, время суток, метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка):

- 1) по технике пилотирования;
- 2) по боевому применению;
- 3) по воздушной навигации;
- 4) для инструктора - зачетно-методические полеты;
- 5) для ведущего (ведомого) - контрольные полеты для проверки техники пилотирования строем.

Данные по парашютной подготовке:

- 1) учебно-тренировочные прыжки с парашютом: количество (общее/за последние 12 месяцев), дата последнего прыжка;
- 2) наземное катапультирование: количество, дата последней тренировки;
- 3) тренаж на специальных тренажерах: тип тренажера, количество тренировок, дата последнего тренажа;
- 4) комплексный тренаж по использованию средств спасения: вид тренажа, количество, дата последнего тренажа.

Данные о соблюдении методики ввода в строй после перерывов в полетах по виду летной подготовки, при котором произошло авиационное происшествие (за последние 12 месяцев).

Данные по подготовке к полетам в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, документов и методических пособий. Когда и кто контролировал готовность экипажа к полету.

Данные о полноте выполнения заданий на полет, об отклонениях в технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники от требований руководства (инструкции экипажу) по летной эксплуатации и нормативов курса боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации по данным бортовых и наземных средств объективного контроля в предыдущих 10 полетах.

Наличие у экипажа за последние 12 месяцев:

- 1) авиационных происшествий, их причины;
- 2) авиационных инцидентов, их причины;
- 3) дисциплинарных взысканий, какие и за что.

Семейное положение, количество детей, их возраст.

Жилищные условия.

Дата и заключение врачебно-летной комиссии и последнего периодического осмотра. Перенесенные заболевания в межкомиссионный период.

Результаты предполетного медицинского контроля: дата проведения, пульс, артериальное давление, температура, заключение о допуске к полетам.

Данные о времени и месте проведения очередного отпуска и профилактического отдыха за последние два года.

Краткая характеристика состояния здоровья и эмоционального состояния накануне и в день полетов, режим труда и отдыха, соответствие летной нагрузки состоянию здоровья и физической выносливости, характерные особенности личности.

Краткая летная характеристика.

Краткие выводы об уровне летной подготовки и его соответствие полетному заданию.

9. Данные о лицах группы руководства полетами (о руководителе полетов во всех случаях, о других - в случае, если их действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации):

1) должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество, год рождения, классная квалификация (номер и дата приказа о ее присвоении);

2) образование (когда и что окончил);

3) сроки прохождения службы на основных должностях;

4) когда закончил летную работу (год и на каком типе воздушного судна);

5) когда и где проходил подготовку к руководству полетами;

6) кто, когда и какой допуск дал к руководству полетами (каким составом, в каких метеоусловиях, днем, ночью);

7) когда и кем, в каких условиях проверен в практическом руководстве полетами за последние 12 месяцев, полнота проверки и ее качество;

8) установленные командиром (начальником) допустимые перерывы в руководстве полетами;

9) как вводился в строй при перерывах в руководстве полетами, превышающих допустимые;

10) регулярность руководства полетами за последние 12 месяцев (по месяцам):

Месяц	Дата	День/ночь	Метеоусловия	Количество воздушных судов

11) соблюдение правил подготовки к руководству полетами: кто и когда поставил задачу, организовал подготовку и осуществлял контроль;

12) местонахождение руководителя полетов и его действия в момент возникновения особой ситуации в полете;

13) допускал ли ранее авиационные инциденты при руководстве полетами, их причины;

14) имел ли в прошлом при руководстве полетами авиационные происшествия, их причины;

15) данные медицинского осмотра перед руководством полетами (пульс, артериальное давление, температура, заключение о допуске к руководству полетами);

16) краткая характеристика состояния здоровья и эмоционального состояния накануне и в день полетов, режим труда и отдыха;

17) краткие выводы об уровне профессиональной подготовки.

### **3. Фактическая информация**

10. Содержание полетного задания, его соответствие уровню подготовки экипажа и условиям выполнения полета.

11. Воздушная и навигационная обстановка в районе полетов на период возникновения особой ситуации.

12. Фактические метеорологические, гидрологические и орнитологические (при необходимости) условия на период возникновения особой ситуации в полете

13. Данные об имеющихся средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов, и использованных в процессе полета, во время которого произошло авиационное происшествие.

14. Характер возникновения усложнения условий полета. Какие факторы повлияли на перерастание их в сложную ситуацию (в какое время после взлета появилась усложненная ситуация, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа управления воздушным движением в этой ситуации, чем это подтверждается).

15. Характеристика сложной ситуации. Какие факторы повлияли на перерастание ее в аварийную (время проявления, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа управления воздушным движением в этой ситуации, чем это подтверждается).

16. Характеристика аварийной ситуации. Характер ее протекания (время проявления, на каком этапе полета и при каких параметрах движения воздушного судна она возникла, действия экипажа, лиц группы руководства

полетами или органа управления воздушным движением в этой ситуации, чем это подтверждается).

17. Характеристика катастрофической ситуации. Время проявления, на каком этапе полета и при каких параметрах движения воздушного судна она возникла, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа управления воздушным движением в этой ситуации, чем это подтверждается.

18. Исход полета:

1) последствия для экипажа (указывается, кто погиб, ранен, не найден, невредим, чем подтверждается);

2) последствия для пассажиров (указывается число погибших, раненых, найденных, невредимых, чем подтверждается);

3) последствия для воздушного судна (степень разрушения, повреждения, чем подтверждается);

4) последствия для окружающей среды (число погибших, раненых на месте авиационного происшествия, нанесенный ущерб строениям, лесным массивам, сельскохозяйственным угодьям, водоемам и другим объектам, чем подтверждается).

19. Анализ средств объективного контроля:

1) результаты дешифрирования регистрируемых параметров, характеризующих траекторию движения воздушного судна в пространстве и действия экипажа с органами управления;

2) результаты дешифрирования магнитофонных записей радиообмена с пунктами управления (в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие возникновение и развитие особой ситуации в полете);

3) результаты дешифрирования магнитофонной записи переговоров членов экипажа (в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие возникновение и развитие особой ситуации в полете);

4) результаты дешифрирования фотоснимков экранов индикаторов радиолокационных средств (время, азимуты, дальности положения воздушного судна до пропадания отметок на экранах радиолокационных станций);

5) результаты дешифрирования других средств, подтверждающих аварийный полет воздушного судна.

20. Выводы из анализа материалов объективного контроля.

#### **4. Недостатки, выявленные при расследовании авиационного происшествия, и их влияние на возникновение, развитие аварийной ситуации и исход полета**

21. Указываются все отклонения в функционировании авиационного персонала по направлениям проведенных исследований с перечнем фактов, что и кем было нарушено:

- 1) в организации полетов;
- 2) в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);
- 3) в действиях экипажа;
- 4) в обеспечении полетов;
- 5) в регламентации летной работы;
- 6) другие отклонения.

Выводы из анализа недостатков, приведших к возникновению и развитию особой ситуации.

## **5. Заключение**

На основании проведенных исследований и анализа их результатов делаются выводы об опасных факторах, находящихся, по мнению членов летной подкомиссии, в причинной связи с авиационным происшествием, или указывается, что причина авиационного происшествия не связана с летными факторами.

## **6. Рекомендации по устранению опасных факторов, выявленных при расследовании**

Приводятся рекомендации по устранению опасных факторов, выявленных при расследовании.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Приложения:

1. Выписка (копия) из плановой таблицы полетов.
2. Материалы рабочих групп подкомиссии.
3. Описание версий авиационного происшествия, не нашедших своего подтверждения.
4. Рапорты должностных лиц, участвующих в организации, обслуживании и выполнении полета.

Рассмотрен на заседании комиссии

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

# ОТЧЕТ

## инженерно-технической подкомиссии о результатах работ, проведенных в связи с расследованием

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_,

(вид авиационного происшествия) (тип)

происшедшей \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_ (наименование авиационной части,

\_\_\_\_\_ государственного органа)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. установила:

### 1. Данные об авиационной технике

1. Воздушное судно \_\_\_\_\_ выпущено \_\_\_\_\_ предприятием \_\_\_\_\_ "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

с назначенным ресурсом \_\_\_\_\_ ч. в течение \_\_\_\_\_ лет, ресурсом до первого ремонта \_\_\_\_\_ ч., сроком службы \_\_\_\_\_ лет.

Гарантийный ресурс \_\_\_\_\_ ч. в течение \_\_\_\_\_ лет.

Налет с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ мин., \_\_\_\_\_ посадок.

Принято для эксплуатации в войсковой части \_\_\_\_\_

"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Назначенный ресурс (срок службы) продлен "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

до \_\_\_\_\_ ч., \_\_\_\_\_ лет.

Ресурс до первого ремонта продлен "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

до \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ лет на основании

\_\_\_\_\_ Воздушное судно прошло ремонты:

Порядковый номер ремонта	Объем ремонта	Дата ремонта	Кто проводил и место проведения ремонта	Налет с начала эксплуатации	Налет после ремонта	Ресурс, установленный после ремонта

Налет после последнего ремонта \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ посадок.

Остаток ресурса (срока службы) до очередного ремонта \_\_\_\_\_ ч., \_\_\_\_\_ лет.

2. Сведения по двигателям:

Сведения по силовой установке	Первый	Второй	Третий	Четвертый
Тип				
Заводской номер				
Завод-изготовитель				
Дата выпуска				
Дата установки на самолет				
Назначенный ресурс				
Межремонтный ресурс				
Гарантийный ресурс				
Наработка с начала эксплуатации всего				
На теплонапряженных режимах: взлетный, номинальный				
Прошел ремонты:				
Порядковый номер				
Причины ремонта и объем				
Дата				
Место ремонта				
Порядковый номер				
Причины ремонта и объем				
Дата				
Место ремонта				
Установлен межремонтный ресурс после последнего ремонта				
Установлен гарантийный ресурс после последнего ремонта				
Наработка после последнего ремонта в воздухе на земле всего				
На теплонапряженных режимах: взлетный, номинальный				
Остаток межремонтного ресурса				

Вывод о достаточности ресурса (срока службы) воздушного судна для выполнения полета.

**2. Данные об инженерно-техническом составе,  
участвовавшем в подготовке воздушного судна**

### 3. Состав технического расчета:

№ п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество, год рождения	Классность	Номер приказа и дата допуска к обслуживанию воздушного судна данного типа	Стаж работы в занимаемой должности
1						
2						

Выводы о достаточности сил технического расчета для подготовки воздушного судна к полету. Оценка готовности специалистов к выполнению работ. Недостатки, нарушения по допуску авиационного персонала к самостоятельной работе на авиационной технике.

### 3. Данные о работах, проведенных на воздушном судне

#### 4. Подготовка к полетам:

Вид подготовки к полетам	Дата, время начала и окончания подготовки	Место проведения подготовки	Воинское звание, фамилия и инициалы	
			Специалистов, выполнявших подготовку	Специалистов, контролировавших подготовку
Послеполетная подготовка				
Предварительная подготовка				
Предполетная подготовка				
Подготовка к повторному полету				

Выводы о полноте и качестве подготовки воздушного судна к полету, недостатки, нарушения.

#### 5. Периодические работы: дата выполнения, виды работ.

Выводы о полноте и качестве выполнения периодических работ, недостатки, нарушения.

6. Регламентные работы: " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. при налете воздушного судна с начала эксплуатации \_\_\_\_ ч., после последнего ремонта \_\_\_\_ ч., через \_\_\_\_ ч. (месяцев) после выполнения предшествующих \_\_\_\_\_ регламентных работ (через \_\_\_\_ месяцев после последних 24-месячных регламентных работ) на воздушном судне выполнены \_\_\_\_\_ регламентные работы.

Налет после выполнения последних регламентных работ \_\_\_\_ ч., календарный срок \_\_\_\_ месяцев.

Наработка двигателя (двигателей) после последних регламентных работ \_\_\_\_ ч

Выводы о полноте и качестве выполнения регламентных работ, недостатки, нарушения.

7. Целевые осмотры и проверки: дата выполнения, виды осмотров и проверок

Выводы о полноте и качестве выполнения указаний, директив и распоряжений по вопросам эксплуатации авиационной техники.

8. Подготовка к летней (зимней) эксплуатации: в период с " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_ г. по " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_ г. на воздушном судне был выполнен перечень работ по подготовке его к летней (зимней) эксплуатации.

Выводы о полноте и качестве подготовки воздушного судна к летней (зимней) эксплуатации, недостатки, нарушения.

9. Работы при хранении (при длительных перерывах в полетах): виды и сроки выполнения работ.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ на воздушном судне при его хранении, недостатки, нарушения.

10. Войсковой ремонт: когда, где, в каком объеме выполнялся войсковой ремонт. Причина ремонта, характер повреждения. Налет после выполнения войскового ремонта.

Выводы о качестве ремонта и законности допуска воздушного судна к летной эксплуатации после ремонта, недостатки, нарушения.

11. Работы по бюллетеням: перечень и сроки выполнения работ.

Выводы о своевременности, полноте и качестве выполненных на воздушном судне работ по бюллетеням, недостатки, нарушения.

12. Облеты воздушного судна: когда, где проведены требуемые облеты воздушного судна. Причины облетов.

Выводы о полноте и качестве проведения облетов, обоснованность допуска воздушного судна к дальнейшей эксплуатации, недостатки, нарушения.

13. Работы по продлению ресурса воздушного судна и двигателей: указать основание для выполнения, дату выполнения.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ.

14. Парковый день: дата проведения последнего паркового дня.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ, недостатки, нарушения.

Сделать вывод о полноте и качестве технического обслуживания воздушного судна.

#### **4. Состояние авиационной техники в период ее эксплуатации до авиационного происшествия**

15. Налет воздушного судна по месяцам за последние 12 месяцев.

16. Оценка исправности воздушного судна за последние 12 месяцев: авиационные инциденты и отказы в воздухе, даты и обстоятельства авиационных инцидентов и отказов, даты и методы устранения отказов.

17. Случаи нарушения правил эксплуатации воздушного судна на земле и в воздухе, применения некондиционных средств наземного обеспечения полетов, горюче-смазочных материалов, спецжидкостей, газов и боеприпасов, эксплуатации агрегатов, оборудования за пределами установленных ресурсов, сроков службы (указываются за последние 12 месяцев).

Вывод о работоспособности систем воздушного судна и его эксплуатации за последние 12 месяцев.

18. Оценка работоспособности систем воздушного судна по материалам бортовых устройств регистрации параметров полета в 10 полетах, предшествовавших авиационному происшествию.

19. Количество и продолжительность полетов воздушного судна в данный летный день. Замечания по работе систем воздушного судна в предыдущих полетах летного дня.

20. Данные о заправке (дозаправке) систем воздушного судна горюче-смазочными материалами, газами, спецжидкостями, о зарядке (подвеске) боеприпасов перед полетом, с указанием наименования и количества. Результаты лабораторных анализов контрольных проб заправленных в самолет горюче-смазочных материалов, газов, спецжидкостей, паспортные данные заряженных (подвешенных) боеприпасов.

21. Оценка работоспособности систем воздушного судна в последнем полете по материалам бортовых средств регистрации полетных данных. При наличии признаков отказа авиационной техники, нарушений экипажем установленных порядка и правил эксплуатации авиационной техники дать подробный анализ работы систем воздушного судна и действий экипажа.

Вывод о работоспособности систем воздушного судна и его эксплуатации в последнем полете.

#### **5. Состояние воздушного судна после авиационного происшествия**

22. Описывается состояние планера и его систем, двигателей, агрегатов и коммуникаций авиационного и радиоэлектронного оборудования, авиационного

вооружения и боеприпасов, средств спасения, их крепления и сочленения, положение рычагов, кранов, штурвалов, переключателей и других агрегатов управления воздушным судном, положение управляющих поверхностей и показания приборов.

Определяется конфигурация воздушного судна, наличие внешних подвесок в момент его разрушения. Указываются признаки, характеризующие работоспособность авиационной техники в полете. Особенно подробно описываются те неисправности (повреждения) авиационной техники, которые могли привести к авиационному происшествию.

23. Определяется наличие горюче-смазочных материалов, газов, спецжидкостей и боеприпасов после авиационного происшествия, их кондиционность (указать количество проб и их объем, из каких систем взяты). В случае их отсутствия оценивается соответствие горюче-смазочных материалов, газов и спецжидкостей техническим условиям по результатам лабораторного анализа проб, отобранных из средств заправки, которыми проводилась заправка систем воздушного судна. Кондиционность авиационных средств поражения оценивается по паспортным данным и результатам проверки условий их хранения и подготовки к применению.

## **6. Исследования по оценке работоспособности систем воздушного судна в последнем полете**

24. Описываются исследования, которые проводила подкомиссия на аварийном воздушном судне. Результаты исследований, перечень принятых к проработке версий авиационного происшествия и результаты работы подкомиссии по каждой версии, схема причинно-следственных связей отказа авиационной техники, структурно-функциональная схема отказавшей системы (если в последнем полете воздушного судна произошел ее отказ).

25. Какие исследования проводила научно-исследовательская летающая лаборатория. Результаты исследований.

26. Что и когда направлено на исследование в научно-исследовательские организации, что требовалось установить. Результаты исследований.

27. Причина отказа или неисправности систем воздушного судна, к чему она привела (могла привести) и чем это подтверждается.

28. Данные по агрегатам, которые отказали в полете (указать в соответствии с требованиями раздела 1 настоящего отчета).

29. Анализ всех отмеченных в ходе расследования авиационного происшествия недостатков в конструкции воздушного судна, его изготовлении,

эксплуатации и ремонте, а также недостатки в обеспечении полетов (указать недостатки и степень их влияния на причину отказа).

## **7. Заключение**

30. На основании проведенных исследований и анализа их результатов делаются выводы об опасных факторах, связанных с отказами авиационной техники в полете, находящихся, по мнению членов инженерно-технической подкомиссии в причинной связи с авиационным происшествием, или указывается, что причина авиационного происшествия не связана с отказом авиационной техники.

## **8. Рекомендации**

31. Излагаются рекомендации по предотвращению авиационных происшествий для авиационной промышленности, научно-исследовательских организаций, эксплуатантов и ремонтных предприятий по установленным причинам и опасным факторам, выявленным в ходе расследования.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

## **9. Заключение по результатам исследований аварийной техники в научно-исследовательских организациях**

32. Приводится заключение по результатам исследований аварийной техники, указывается, кем и когда оно подписано (заполняется в случае получения заключения по результатам исследований после окончания работы комиссии).

Приложения:

1. Отчеты рабочих групп.
2. Рапорты должностных лиц, участвовавших в подготовке воздушного судна к полету, письменные показания очевидцев авиационного происшествия.
3. Акты проверок складов горюче-смазочных материалов, авиационно-технического имущества, боепитания, зарядно-аккумуляторной станции, средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при эксплуатации и проведении подготовки воздушного судна к полету.
4. Задания на проведение исследований в научно-исследовательской летающей лаборатории.

5. Задания на проведение исследований в научно-исследовательских организациях.

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## ОТЧЕТ

**административно-штабной подкомиссии по результатам работ,  
проведенных в связи с расследованием**

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_,  
(вид авиационного происшествия) (тип)  
происшедшей \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_ (наименование авиационной части,

\_\_\_\_\_ государственного органа)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. установила:

### 1. Организация воздушной перевозки

1. Данные о пассажирах:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Отношение к воинской службе. Должность, место Работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)

2. Наличие перевозочных документов, их наименования, даты заполнения.

3. Соответствие числа пассажиров числу разрешенных к перевозке людей на данном воздушном судне.

4. Заявленный к перевозке вес багажа и ручной клади пассажиров.

5. Размещение на борту воздушного судна пассажиров, багажа и ручной клади.

6. Данные о характере перевозимых грузов.

№ п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (м)			Вес (кг)	В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза
		длина	ширина	высота		
Общий вес груза						
Центровка						

7. Размещение груза на борту воздушного судна, способ его крепления.

8. Общая нагрузка (указать также предельно допустимую нагрузку).

9. Центровка воздушного судна.

10. Состояние перевозимого груза на месте авиационного происшествия (разбился, сгорел, поврежден горюче-смазочными материалами, не обнаружен и т.п.).

Краткий вывод об организации воздушной перевозки.

## 2. Поисково-спасательные работы

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Отношение к воинской службе. Должность, место Работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)

11. Состав сил и средств, привлеченных к проведению поисково-спасательных работ.

12. Время оповещения дежурных поисково-спасательных сил об авиационном происшествии.

13. Время начала поиска воздушного судна и время его обнаружения.

14. Краткое описание поиска: границы района поиска, время поиска, высота поиска, результаты поиска.

15. Время оповещения и сбора наземной поисково-спасательной команды и время прибытия к месту авиационного происшествия.

16. Время и способы эвакуации пассажиров и членов экипажа воздушного судна с места авиационного происшествия. Время доставки пострадавших в лечебные учреждения (указать в какие).

17. Действия членов экипажа воздушного судна потерпевшего авиационное происшествие при проведении поисково-спасательных работ.

18. Силы и средства, задействованные для тушения пожара, время, затраченное на его ликвидацию.

19. Результаты поиска бортовых средств объективного контроля.

20. Меры, принятые для охраны места авиационного происшествия (какими силами, кто, время начала и окончания охраны).

21. Метеоусловия в период проведения поисково-спасательных работ.

22. Количество погибших и получивших телесные повреждения пассажиров и членов экипажа воздушного судна, эвакуированных с места авиационного происшествия до прибытия наземной поисково-спасательной команды.

23. Количество пассажиров и членов экипажа воздушного судна, эвакуированных с места авиационного происшествия наземной поисково-спасательной командой.

24. Установление личностей погибших.

25. Учреждения, куда направлены для патологоанатомических исследований останки погибших.

Краткая оценка организации и проведения поисково-спасательных работ.

### **3. Данные опроса очевидцев авиационного происшествия**

26. Список выявленных и опрошенных лиц.

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата опроса	Место нахождения лица в момент авиационного происшествия	Место жительства
1				
2				

Данные, вытекающие из обобщения показаний опрошенных лиц.

### **4. Данные об аэродроме**

27. Класс аэродрома, характеристики взлетно-посадочной полосы, состояние покрытия, наличие искусственных и естественных препятствий в районе аэродрома и в полосе воздушных подходов.

Дается краткая оценка технической эксплуатации аэродрома.

### **5. Данные об эвакуации аварийного воздушного судна с места авиационного происшествия**

28. Проведенные работы по изъятию радиоактивных элементов и обезвреживанию боеприпасов на месте авиационного происшествия: дата, задействованные силы и средства.

29. Дата начала и окончания работ по эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия, силы и средства, задействованные для проведения этих работ.

30. Место доставки аварийного воздушного судна.

## **6. Данные об изъятии документов, материалов, относящихся к авиационному происшествию**

31. Перечень изъятых и переданных комиссии документов.

32. Наименование документов, дополнительно запрошенных комиссией.

33. Сохранность необходимых для комиссии материалов, относящихся к авиационному происшествию.

## **7. Оценка экономического ущерба от авиационного происшествия**

34. Стоимость утраченной авиационной техники \_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

35. Стоимость утраченных грузов \_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

36. Затраты на проведение расследования авиационного происшествия \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

37. Затраты на привлечение к расследованию специалистов летающих лабораторий \_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

## **8. Недостатки, вскрытые при расследовании авиационного происшествия**

38. Недостатки в организации воздушной перевозки пассажиров и грузов.

39. Недостатки в проведении поисково-спасательных и эвакуационных работ.

## **9. Заключение**

Дается оценка действий должностных лиц в организации воздушной перевозки, соблюдении норм загрузки и центровки, оформлении перевозочных документов на пассажиров и груз, а также эффективности поисково-спасательных работ. Указываются причины авиационного происшествия, если они связаны с недостатками в организации и выполнении воздушной перевозки.

## **10. Рекомендации**

Приводятся рекомендации, направленные на устранение выявленных недостатков.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Приложения:

1. Копии перевозочных документов, договоров и других материалов, связанных с воздушной перевозкой.

2. Материалы рабочих групп подкомиссии.

3. Отчет по проведенным поисково-спасательным работам.

4. Описание версий авиационного происшествия, связанных с воздушной перевозкой, не нашедших своего подтверждения.

5. Материалы расчетов оценки экономического ущерба.

6. Рапорты должностных лиц, участвующих в организации воздушной перевозки, в организации и выполнении поисково-спасательных работ, свидетельства очевидцев авиационного происшествия.

Приложение 3  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## Журнал

### учета оповещений об авиационных инцидентах с воздушными судами государственной авиации

Дата	Авиационная часть. Аэродром. Кто доложил. Время доклада	Тип воздушного судна. Время совершения инцидента. Время суток. Метеоусловия	Полетное задание. Обстоятельства и последствия инцидента	Данные об экипаже и лицах ГРП (органа УВД), управлявших полетом. Данные о воздушном судне, если инцидент связан с отказом авиационной техники	Кому доложено	Указания старшего начальника. Принятые меры
1.						
2.						

### Указания по ведению журнала

Журнал ведется на командном пункте органа управления государственной авиации.

Ответственным за ведение журнала является начальник командного пункта.

Доклады об авиационных инцидентах принимаются и обрабатываются дежурной сменой командного пункта в хронологической последовательности.

Приложение 4  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию с воздушными судами государственной авиации**

### **1. Серьезные авиационные инциденты**

- 1) столкновение воздушных судов;
- 2) столкновение воздушного судна с наземным (надводным) препятствием;
- 3) повреждение воздушного судна средствами поражения (осколками);
  - 4) несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения;
  - 5) повреждение (поражение) воздушного судна разрядом атмосферного электричества;
  - 6) попадание воздушного судна в опасные явления погоды;
  - 7) полет воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей полетному заданию;
  - 8) вывод воздушного судна на режим сваливания, потеря управляемости воздушного судна;
  - 9) превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна с возникновением остаточных деформаций конструкции;
  - 10) потеря экипажем воздушного судна пространственной или визуальной ориентировки;
  - 11) вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома (площадки целевого назначения);
  - 12) нарушение норм загрузки воздушного судна, перевозка запрещенных грузов, смещение грузов;
  - 13) резкое снижение или потеря работоспособности летчика (члена экипажа);
  - 14) пожар на борту воздушного судна;
  - 15) отказ двигателя, а также выключение двигателя, не предусмотренные заданием (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала о его отказе);
  - 16) отказы систем управления воздушным судном, отнесенные к особым случаям полета;

- 17) самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном планировании, а также не выпуск или обрыв его на посадке;
- 18) разрушение (открытие, срыв) фонаря (створки, сдвижного блистера и т.п.) кабины летчика;
- 19) отрыв или самопроизвольное открывание дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей;
- 20) появление недопустимых трещин на силовых элементах планера, лобовых стеклах остекления кабин;
- 21) не выпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка шасси;
- 22) полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой). Полет в условиях обледенения на воздушных судах, не оборудованных противообледенительной системой;
- 23) нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
- 24) нарушение установленного минимума погоды при взлете и посадке;
- 25) выполнение посадок на площадки, подобранные с воздуха, которые не отвечают требованиям, установленным курсом боевой подготовки рода авиации (летной, учебно-летной);
- 26) выполнение посадок, не предусмотренных заданием. Посадка вне границ взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки), выкатывание за ее пределы при взлете или посадке;
- 27) заправка воздушного судна некондиционными ГСМ, жидкостями и газами;
- 28) прием и выпуск воздушных судов с неподготовленных взлетно-посадочных полос;
- 29) отказ основных и дублирующих средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, повлиявший на выполнение полетного задания;
- 30) другие события, которые привели к возникновению сложной ситуации или к причинению вреда здоровью членов экипажа (пассажиров) воздушного судна.

## **2. Авиационные инциденты**

- 1) прекращение взлета;
- 2) попытка выполнения взлета воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям руководства по летной эксплуатации воздушного судна;

3) приземление с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа воздушного судна. Касание взлетно-посадочной полосы хвостовой пятой;

4) попадание в спутный след на взлете или на глиссаде снижения на посадку, а также в случаях, сопровождающихся существенным изменением параметров полета;

5) уход на второй круг с высоты, менее допустимой руководством по летной эксплуатации воздушного судна;

6) посадка с остатком топлива, не обеспечивающим выполнение повторного захода на посадку;

7) столкновение воздушного судна с птицами;

8) превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна;

9) нарушение установленных минимальных безопасных параметров полетного порядка воздушных судов;

10) потеря из виду воздушного судна ведущего в групповом полете;

11) не предусмотренное заданием сближение воздушных судов, исключаящее их раздельное наблюдение имеющимся радиолокационными станциями;

12) нарушение ограничений применения авиационных средств поражения;

13) попадание воздушного судна в зону поражения (разлета осколков) применяемых авиационных средств поражения;

14) выполнение полета экипажем в болезненном состоянии;

15) выполнение полета членами экипажа без специального снаряжения, соответствующего условиям полета;

16) превышение экипажем норм налета в летную смену, нарушение режима труда и норм отдыха перед полетами;

17) вылет экипажа на перелет с недооформленной документацией;

18) несоблюдение порядка и условий выполнения полетного задания;

19) течь топлива в пожароопасных местах воздушного судна;

20) разрушение (открывание, срыв) фонаря кабины члена экипажа (не летчика);

21) несанкционированное (без опознавания) выполнение атаки воздушной цели;

22) изменение заданной высоты полета без разрешения (уведомления) органа УВД;

23) подача исполнительной команды командиру экипажа при ошибочном определении места воздушного судна;

24) выдача экипажу неправильных данных о месте воздушного судна;

- 25) выдача экипажу неправильных данных об условиях взлета, захода на посадку и посадки;
- 26) временная потеря управления экипажем воздушного судна;
- 27) попадание экипажа в условия, к полету в которых он не подготовлен;
- 28) выполнение экипажем задания, не соответствующего уровню его подготовки;
- 29) превышение нормативных сроков перехода на резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов при отказе основных или на автономные источники электропитания при отключении электроэнергии;
- 30) прекращение выдачи ГРП или расчетам КП информации о воздушной обстановке в зоне ответственности;
- 31) выдача оператором радиолокационной станции высоты с ошибкой, превышающей тактико-технические данные радиолокационной станции;
- 32) подача на полеты неподготовленных средств аэродромно-технического обеспечения полетов;
- 33) ослепление летчика (члена экипажа) воздушного судна светом фар автомобильного или специального транспорта на рулежных дорожках и вблизи взлетно-посадочной полосы в ночное время при рулении воздушного судна;
- 34) выполнение полетов со взлетно-посадочной полосы (с площадки), не отвечающей установленным требованиям;
- 35) несвоевременная разработка и представление штормового предупреждения;
- 36) выпуск в полет воздушного судна с незавершенным техническим обслуживанием;
- 37) отказы авиационной техники, приведшие к прекращению (невыполнению) полетного задания;
- 38) другие события при организации, проведении, обеспечении или обслуживании полетов, которые привели к нарушениям требований нормативных документов по правилам проведения полетов и подготовки к ним и могли создать или создали угрозу целостности воздушного судна и жизни лиц, находящихся на его борту.

Приложение 5  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(должность, воинское звание, подпись,

инициалы и фамилия должностного лица,  
назначившего комиссию)

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## **Акт**

### **расследования авиационного инцидента или серьезного авиационного инцидента с воздушными судами государственной авиации**

\_\_\_\_\_, происшедшего в \_\_\_\_\_  
(тип воздушного судна) (наименование авиационного подразделения,  
\_\_\_\_\_ " \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_\_\_\_  
части, органа управления государственной авиации) (день недели,  
местное время)

#### 1. Общие сведения

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_  
(должность лица назначившего комиссию) дата

В составе:

Председателя \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

Заместителя \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

Членов комиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

#### 2. Экипаж воздушного судна

Фамилия, имя, отчество	Воинское звание	Занимаемая должность	Присвоенная квалификация

#### 3. Данные о командире экипажа

1. Должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество, присвоенная квалификация.

2. Год рождения.

3. Образование общее и военное.

4. Стаж летной работы, общий налет, с какого времени летает и налет на данном типе воздушного судна. Если серьезный авиационный инцидент связан с неправильными действиями лиц ГРП (органа УВД), инженерно-технического состава или служб обеспечения полетов, дополнительно указываются: для лиц

ГРП (органа УВД) - стаж в руководстве полетами, для инженерно-технического состава и специалистов служб обеспечения полетов - стаж работы в данной должности и отдельно стаж работы по эксплуатации данного воздушного судна или средств обеспечения полетов.

5. Допускал ли ранее авиационные инциденты.
4. Данные о воздушном судне, двигателях, агрегате (станции) (раздел заполняется в случае отказа (неисправности) авиационной техники)
6. Тип и заводской номер воздушного судна, каким заводом и когда выпущен.
7. Установленный ресурс и налет с начала эксплуатации.
8. Количество ремонтов, когда, где и в каком объеме ремонтировался последний раз.
9. Установленный ресурс и налет после последнего ремонта.
10. Тип и заводской номер двигателя, каким заводом и когда выпущен.
11. Установленный ресурс и наработка с начала эксплуатации.
12. Количество ремонтов, когда, где и в каком объеме ремонтировался последний раз.
13. Установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.
14. Тип и заводской номер агрегата (станции), каким предприятием и когда выпущен, количество ремонтов, когда, где и в каком объеме последний раз проходил ремонт, установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.
5. Обстоятельства авиационного (серьезного авиационного) инцидента

Полетное задание, метеорологические условия, этап и параметры полета, действия экипажа и группы руководства полетами при возникновении и в процессе развития особой ситуации. Какие обстоятельства, обусловившие причины серьезного авиационного инцидента, удалось выяснить в ходе его расследования.

6. Состояние авиационной техники  
Излагается описание внешнего проявления отказа (неисправности) авиационной техники или повреждения воздушного судна. Приводится анализ материалов объективного контроля.
7. Вывод о причинах серьезного авиационного инцидента
8. Мероприятия, предложения и рекомендации по результатам расследования
9. Заключение о порядке восстановления воздушного судна

Указывается перечень необходимых для восстановления воздушного судна запасных частей, агрегатов, деталей и узлов, место и порядок проведения восстановительных работ, предполагаемые трудозатраты, необходимые

финансовые средства и срок восстановления воздушного судна. Должностное лицо, ответственное за восстановление воздушного судна.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_  
(должности, воинские звания, подписи, инициалы и фамилия)

Ответственный за восстановление воздушного судна:

\_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия).

Дата составления акта \_\_\_\_\_

Приложение 6  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **ЖУРНАЛ**

### **учета авиационных происшествий**

### **с воздушными судами государственной авиации**

Начат:

Окончен:

№ п/п	Дата, род авиации, характер авиационного происшествия, число погибших	Авиационная часть. Аэродром базирования. Тип воздушного судна	Время суток, метеоусловия, зона ответственности	Командир экипажа: должность, воинское звание, инициалы и фамилия, классная квалификация, год рождения, какое училище и когда окончил, общий налет на данном типе воздушного судна
1	2	3	4	5

продолжение

Основные данные о воздушном судне	Этап полета, задание на полет, обстоятельства авиационного происшествия	Заключение о причинах авиационного происшествия	Недостатки, вскрытые при расследовании авиационного происшествия	Мероприятия, направленные на устранение вскрытых недостатков	Документ, изданный по результатам расследования
6	7	8	9	10	11

Приложение 7  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## Журнал

### учета оперативной информации об авиационных происшествиях с воздушными судами государственной авиации

№ п/п	Дата и время получения информации	От кого получена	Содержание информации	Профилактические мероприятия	До кого доведено	Подпись командира и мероприятия по его указанию
1.						
2.						

#### Указания по ведению журнала

1. Журнал ведется на командном пункте авиационной части, командном пункте органа управления государственной авиации.

2. В журнал заносится информация обо всех авиационных происшествиях в государственной авиации, а также об авиационных происшествиях в гражданской и экспериментальной авиации (по указанию руководителя органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации).

3. Информация об авиационном происшествии принимается и обрабатывается дежурной сменой командного пункта по мере ее поступления.

4. Полученная информация должна доводиться до руководителей органов управления государственной авиации, руководителя государственного органа (по принадлежности воздушного судна), а также руководителя уполномоченного органа в сфере государственной авиации в кратчайшие сроки.

5. Основные требования к информации: объективность и полнота, краткость, целесообразность и выполнимость предлагаемых мероприятий.

6. Ответственным за ведение журнала является начальник, которому непосредственно подчинен командный пункт.

Приложение 8  
к Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов

### Раздел 1 Карточка учета авиационного происшествия с воздушными судами государственной авиации

№ п/п	Дата	Вид авиационного происшествия	Тип воздушного судна	Аэродром базирования	Государственный орган	Орган управления государственной авиации	Род авиации	Авиационная часть	Авиационное подразделение

продолжение таблицы

Командир экипажа				Условия и этап полета	Вид полета	Задание	Место авиационного происшествия	Погибло человек	Краткие обстоятельства
Должность	классная квалификация	воинское звание	Инициалы и фамилия						

## Раздел 2

№ п/п	Дата	Вид авиационного происшествия	Тип воздушного судна	Аэродром базирования	ОФ, находящиеся в причинно-следственной связи с авиационным происшествием			
					Группа причин	Краткое содержание	Рекомендации Комиссии	Локализация ОФ

### продолжение таблицы

ОФ, находящиеся вне причинно-следственной связи с авиационным происшествием				Комиссия по расследованию авиационного происшествия	Привлекаемые эксперты	
Группа причин	Краткое содержание	Рекомендации Комиссии	Локализация ОФ		Исследовательская летающая лаборатория	Научно-исследовательские и другие организации

### Указания по заполнению

Раздел 1 заполняется в процессе расследования авиационного происшествия.

Раздел 2 заполняется после оформления окончательного заключения о причинах авиационного происшествия.

Приложение 9  
к Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов

## **Группы факторов (причин) авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации**

### **1. Нарушения (упущения) личного состава при организации, производстве, управлении или обеспечении полетов**

#### 1. Нарушения (упущения) в организации полетов (НОП):

а) нарушения (упущения) установленных порядка и правил организации полетов;

б) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц авиационной части;

в) нарушения (упущения) в разработке документов по производству полетов личным составом авиационной части (соединения, объединения).

2. Нарушения (упущения) при управлении воздушным движением, руководстве полетами (НРП):

а) нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживания воздушного движения);

б) недобросовестность должностных лиц ГРП (органов УВД) при личной подготовке к руководству полетами;

в) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц ГРП (органа УВД);

г) нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц ГРП (органа УВД);

д) нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц ГРП (органа УВД) вследствие снижения работоспособности.

3. Нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна (НПП):

а) нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил выполнения полетного задания;

б) нарушения (ошибки) командира экипажа (летчика) в технике пилотирования;

в) нарушения (ошибки) членов экипажа в эксплуатации авиационной техники ;

г) недобросовестность члена экипажа при личной подготовке к полетам;

д) недостаточная профессиональная подготовка члена экипажа;

е) нарушения (упущения) взаимодействия членов экипажа;

ж) нарушения (ошибки) члена экипажа вследствие снижения работоспособности;

з) причина нарушений (ошибок) не установлена.

4. Нарушения (упущения) в обеспечении полетов (НОБП):

а) нарушения (упущения) в обеспечении аэронавигационной информацией;

б) нарушения (упущения) в штурманском обеспечении;

в) нарушения (упущения) в инженерно-авиационном обеспечении;

г) нарушения (упущения) в аэродромно-техническом обеспечении;

д) нарушения (упущения) в радиотехническом (светотехническом) обеспечении;

е) нарушения (упущения) в метеорологическом (орнитологическом) обеспечении;

ж) нарушения (упущения) в медицинском обеспечении.

## **2. Отказы авиационной техники, не связанные с действиями личного состава, участвующего в производстве полетов**

5. Конструктивно-производственные недостатки авиатехники (КПН):

а) конструктивные (в том числе эргономические) недостатки авиационной техники;

б) производственные недостатки авиационной техники.

6. Недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях (НР):

а) нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ремонта, установленных рабочей технологической документацией;

б) недостаточная профессиональная подготовка исполнителей выполняемых работ;

в) несоответствие технологии ремонта авиационной техники требованиям нормативной или ремонтной документации;

г) нарушения (упущения) установленных порядка и правил подготовки авиационной техники к полетам после выполнения ее ремонта.

7. Отказы авиационной техники, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ОПНУ):

а) конструктивно-производственные недостатки авиационной техники;

б) недостатки ремонта авиационной техники;

в) недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов;

г) недостатки аэродромно-технического обеспечения полетов;

д) воздействие внешних факторов.

## **3. Другие причины**

8. Недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы (НИРЛ):

а) невыявление недостатков авиационной техники при проведении испытаний ;

б) проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов;

в) недостатки документов, регламентирующих организацию летной работы;

г) недостатки документов, регламентирующих управление полетами;

д) недостатки документов, регламентирующих обеспечение полетов;

е) недостатки документов, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию воздушного судна.

9. Недостатки средств обеспечения полетов (НСОП):

а) конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обеспечения полетов;

б) низкая эксплуатационная надежность средств наземного обеспечения полетов;

в) низкое качество ремонта средств наземного обеспечения полетов.

10. События, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ПНУ):

а) неправильные действия члена экипажа;

б) отказ авиационной техники;

в) воздействие внешних факторов.

11. Воздействие внешних непрогнозируемых факторов (ВВФ):

а) столкновение с инородными телами в атмосфере;

б) столкновение с птицами;

в) воздействие атмосферного электричества;

г) турбулентность;

д) сдвиг ветра;

е) воздействие различного вида помех;

ж) потеря работоспособности экипажа.

Приложение 10  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## Карточка учета авиационного инцидента с воздушными судами государственной авиации

1. Тип авиационного инцидента:

---

2. Группы факторов (причин)	Нарушения или упущения личного состава	Отказы авиационной техники	Другие причины
-----------------------------	--	----------------------------	----------------

3. Тип воздушного судна _____	11. Государственный орган или организация _____	20. Данные о командире экипажа: должность _____
4. Дата _____	12. Род авиации _____	воинское звание _____
5. Время _____	13. Авиационное объединение _____	инициалы и фамилия _____
6. Прогноз погоды _____	14. Авиационная часть _____	возраст _____ лет
	15. Час полетов _____	образование: общее _____
		военное _____

	16. Какой полет в летную смену _____ стаж летной работы _____	
	_____ лет	
7. Фактические метеоусловия: _____	17. Этап полета _____	классная квалификация _____
	_____	_____
8. Облачность _____ б	18. Параметры полета в момент инцидента:	налет: общий _____ ч.
Высота нижней границы _____ м	высота _____ м	на данном типе воздушного судна _____ ч.
Высота верхней границы _____ м	приборная скорость _____ км/ч	за последние 12 месяцев перерыв в полетах: общий _____ дней;
9. Видимость _____ м	угол крена _____ град	по данному виду _____ дней
10. Ветер: направление _____ град	вертикальная скорость _____ м/с	минимум командира экипажа: _____
скорость _____ м/с	угол тангажа _____ град	днем _____ м _____ м
	перегрузка _____ ед.	ночью _____ м _____ м
	19. Используемые РТС _____	диагноз: _____
	_____	_____
	_____	какие инциденты допускал ранее _____
	_____	_____

подгруппы факторов (причин)	НОП	НРП	НПП	НОбП	КПН	НР	ОПНУ	НИРЛ	НСОП	ПНУ	ВВФ
номер в подгруппе											

21. Данные об авиационной технике:

воздушное судно (станция) \_\_\_\_\_

двигатель агрегат \_\_\_\_\_

Заводской номер \_\_\_\_\_

Завод-изготовитель \_\_\_\_\_

Дата изготовления \_\_\_\_\_

Налет \_\_\_\_\_

с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч.

Количество ремонтов \_\_\_\_\_

Последний ремонт: номер АРЗ \_\_\_\_\_

дата \_\_\_\_\_

наработка \_\_\_\_\_

после ремонта \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч.

22. Что отказало: \_\_\_\_\_

система \_\_\_\_\_ подсистема \_\_\_\_\_

23. Отказы систем и средств радиотехнического обеспечения полетов \_\_\_\_\_

25. Задание на полет:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

26. Обстоятельства и последствия инцидента:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

27. Причина инцидента:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

24. Данные о технике (инженере), обслуживающем отказавшую авиационную технику, или должностном лице ГРП (органа УВД), допустившем нарушение или упущение:  
 должность \_\_\_\_\_  
 воинское звание \_\_\_\_\_  
 инициалы и фамилия \_\_\_\_\_  
 возраст \_\_\_\_\_ лет  
 образование: общее \_\_\_\_\_  
 военное \_\_\_\_\_  
 классная квалификация \_\_\_\_\_  
 стаж работы: общий \_\_\_\_\_ лет; на данном типе воздушного судна \_\_\_\_\_ лет.

28. Принятые меры, предложения и рекомендации:

Командир войсковой части \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Заместитель командира войсковой части по инженерно-авиационной службе \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

М.П.

Приложение 11  
 к Правилам расследования авиационных происшествий и инцидентов

## Журнал

### учета авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий летного состава (экипажей) в государственной авиации

(наименование авиационного подразделения)

#### 1. Авиационные инциденты (нарушения и ошибки) летного состава (экипажей)

Должность, воинское звание, класс \_\_\_\_\_

Фамилия, имя и отчество летчика (члена экипажа)

	Время суток. Метеоусловия. Тип и бортовой номер воздушного судна. Этап полета.	Номер упражнения Курса боевой подготовки рода авиации и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и в каком часу летной смены выполнялся полет	Обстоятельства и характер авиационного инцидента (нарушения, ошибки)	Причины авиационного инцидента	Указания командира (начальника). Принятые меры, отметка о выполнении
Д					
а					
т					
а					

## 2. Меры, принятые командиром авиационного подразделения

### 3. Результаты проверки полноты учета и правильности классификации авиационных инцидентов

Указания по ведению журнала

Журнал ведется по каждому летчику авиационного подразделения отдельно.

Авиационные инциденты, нарушения и ошибки, допущенные другими членами экипажа, учитываются за командиром экипажа.

В разделе "Меры, принятые командиром авиационного подразделения" ежемесячно производится запись результатов анализа авиационных инцидентов, нарушений и ошибок летного состава, делаются выводы из анализа и указания по устранению вскрытых причин и недостатков.

Ответственным за ведение журнала является заместитель командира авиационного подразделения.

Приложение 12  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## Журнал

### учета авиационных инцидентов в государственной авиации

(наименование авиационной части)

#### 1. Учет авиационных инцидентов по группам причин

Первая группа факторов (причин). Нарушения (упущения) личного состава

№	Д а т а	Авиационное подразделение часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метео- условия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и в каком часу летной смены выполнялся полет	Обстоятельства авиационного инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа УВД)	Причины авиа- ционного инцидента. Рекомен- дации комиссии по рассле- дованию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении

Вторая группа факторов (причин). Отказы авиационной техники

№	Д а т а	Авиационное подразделение часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метео- условия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и в каком часу летной смены выполнялся полет	Обстоя- тельства инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа УВД)	Причины инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении

### Третья группа факторов (причин). Другие причины

№	Д а т а	Авиационное подразделение, часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метео- условия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и в каком часу летной смены выполнялся полет	Обстоя- тельства инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа УВД)	Причины инцидента. Рекомен- дации комиссии по расследо- ванию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении

## 2. Таблица учета авиационного инцидента в зависимости от его причины

№ п/п	Авиационное подразделение, часть	Причины инцидентов											
		Нарушения и упущения личного состава				Отказы авиационной техники			Другие причины				
		НОП	НРП	НПП	НОБП	КПН	НР	ОПНУ	НИРЛ	НСОП	ПНУ	ВВФ	

### продолжение таблицы

Инциденты, совершенные летным составом							
По должностным категориям летного состава				По классности			
Летчик, старший летчик	Командир звена	Командир (заместитель командира) авиационного подразделения	Управление авиационной части, органа управления государственной авиации	Снайпер, 1 класс	2 класс	3 класс	Без класса

### 3. Замечания командиров и начальников

#### Указания по ведению журнала

В авиационных частях записи в журнале (раздел 1) производятся по всем графам. При этом детально излагаются действия летчика (экипажа) при возникновении особой ситуации.

Таблица учета авиационного инцидента (раздел 2) ведется в авиационных подразделениях, авиационных частях, органах управления государственной авиации и заполняется по состоянию на последнее число прошедшего месяца с нарастающим итогом.

В разделе 3 "Замечания командиров и начальников" записываются справочные данные и другие материалы для анализа причин авиационных инцидентов, выводов и предложений по профилактике аварийности.

Ответственные за ведение журнала назначаются соответствующими руководителями.

Приложение 13  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## Журнал

### учета авиационных инцидентов в государственной авиации

(наименование органа управления государственной авиации)

#### 1. Авиационные инциденты

Авиационная часть	Причины инцидентов										
	Нарушения и упущения личного состава				Отказы авиационной техники			Другие причины			
	НОП	НРП	НПП	НОБП	КПН	НР	ОПНУ	НИРЛ	НСОП	ПНУ	ВВФ
Всего											

#### продолжение

Инциденты, совершенные летным составом							
По должностным категориям летного состава				По классности			
Летчик, старший летчик	Командир звена	Командир (заместитель командира) авиационного подразделения	Управление авиационной части, органа управления государственной авиации	Снайпер, 1 класс	2 класс	3 класс	Без класса

--	--	--	--	--	--	--	--

## 2. Серьезные авиационные инциденты

Дата	Авиационная часть, ведомство. Тип воздушного судна	Время суток, метео-условия, этап полета	Должность, воинское звание, класс, инициалы и фамилия летчика, номер упражнения, полетное задание	Обстоятельства серьезного авиационного инцидента, действия летчика (экипажа), лиц ГРП (органа УВД)	Причины серьезного авиационного инцидента. Требования каких документов и кем нарушены	Указания командира (начальника). Принятые меры

## 3. Серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушных судов

Дата	Авиационная часть, ведомство. Тип воздушного судна	Время суток, метео-условия, этап полета	Должность, воинское звание, класс, инициалы и фамилия летчика, номер упражнения, полетное задание	Обстоятельства серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна, действия летчика (экипажа), лиц ГРП (органа УВД)	Причины серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна. Требования каких документов и кем нарушены	Указания командира (начальника). Принятые меры. Сроки восстановления авиационной техники

## 4. Анализ причин авиационных инцидентов, выводы и предложения по предупреждению авиационных происшествий

Указания по ведению журнала

В разделе 1 учитываются все авиационные инциденты.

В разделе 2 учитываются серьезные авиационные инциденты в хронологической последовательности.

В разделе 3 учитываются серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушных судов.

В разделе 4 записываются анализ причин авиационных инцидентов, выводы и предложения по предупреждению авиационных происшествий.

Ответственным за ведение журнала является должностное лицо, назначаемое руководителем органа управления государственной авиации.

## **Полномочия членов комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента с гражданским воздушным судном Республики Казахстан**

1. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента (далее - Председатель комиссии) является старшим должностным лицом, распоряжения и указания которого подлежат обязательному исполнению всеми должностными лицами, связанными с расследованием происшествия или инцидента.

2. Председатель Комиссии по прибытии на место происшествия или инцидента должен:

1) проинформировать органы исполнительной власти или органы местного самоуправления;

2) провести организационное заседание комиссии для ознакомления членов комиссии с информацией о происшествии или инциденте, заслушать должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте авиационного события, образовать подкомиссии, рабочие группы и назначить их председателей, определить необходимость дополнительного привлечения специалистов к работе в комиссии, определить порядок работ и основные задачи на ближайшие сутки;

3) осмотреть место авиационного происшествия или инцидента, при необходимости принять дополнительные меры по его охране и сохранению доказательных материалов;

4) обеспечить по согласованию с органами прокуратуры изъятие и передачу на ответственное хранение носителей информации бортовых средств объективного контроля, фоторегистраторов, наземных магнитофонов, летной, технической и метеорологической документации, относящейся к данному полету ;

5) в случае авиационного происшествия ознакомить всех участников расследования с Инструкцией по безопасности и охране труда для работающих в комиссии по расследованию авиационных происшествий, с записью в протоколе заседания комиссии;

б) утвердить план работы Комиссии и подкомиссий;

в процессе работы Комиссии:

1) определять основные направления работы Комиссии, корректировать план ее работы;

2) обеспечивать согласованность и координацию совместных действий всех лиц, принимающих участие в расследовании авиационного происшествия или инцидента;

3) систематически проводить заседания Комиссии с целью решения основных организационных, методических и практических вопросов расследования авиационного происшествия или инцидента;

4) координировать и контролировать работу подкомиссий, обобщать и анализировать полученные результаты;

5) обеспечивать привлечение к расследованию необходимых квалифицированных специалистов соответствующих министерств, ведомств, органов исполнительной власти и органов местного самоуправления;

6) своевременно принимать решение о проведении исследований и испытаний, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента, давать поручения об отправке объектов авиационной техники, других материалов в соответствующие организации для проведения исследований;

7) обеспечивать составление окончательного отчета комиссии в установленные сроки;

8) систематически лично докладывать уполномоченному органу в сфере гражданской авиации о ходе работ;

9) после окончания расследования провести разбор обстоятельств и причин авиационного происшествия или инцидента, проконтролировать оформление, размножение и рассылку материалов расследования.

### 3. Председатель комиссии:

1) принимает окончательные решения по всем организационным, методическим и практическим вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента;

2) дает обязательные для исполнения распоряжения и указания всем членам Комиссии и привлеченным к расследованию специалистам и экспертам, а также должностным лицам авиационных организаций по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

3) предоставляет рекомендации о проведении срочных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, необходимость которых определена в процессе расследования авиационного происшествия или инцидента;

4) назначает проведение испытаний и исследований, необходимых для установления причин авиационного происшествия или инцидента;

5) привлекает к работе в Комиссии через руководителей соответствующих министерств, ведомств и организаций гражданской авиации, необходимых специалистов и технические средства;

6) дает рекомендации об отстранении от исполнения служебных обязанностей лиц, действия которых негативно влияют на работу Комиссии;

7) направляет, в соответствии с решением Комиссии, материалы, отдельные детали, агрегаты и элементы конструкции воздушного судна, а также документацию на них для проведения специальных исследований;

8) требует от должностных лиц местных исполнительных органов власти и органов местного самоуправления, авиакомпаний и организаций независимо от организационно-правовой формы необходимые материалы и документы, связанные с проведением расследования авиационного происшествия или инцидента;

9) опрашивает очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получает необходимую информацию;

10) изучает все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения воздушных судов;

11) отстраняет от участия в расследовании авиационного происшествия или инцидента лиц (за исключением членов комиссии), допустивших действия, приведшие к порче или утрате вещественных доказательств, умышленному искажению документации, или систематически не выполняющих распоряжения председателя комиссии, с немедленным сообщением об этом уполномоченному органу в сфере гражданской авиации и руководителю соответствующего органа исполнительной власти;

12) дает указания должностным лицам авиакомпаний, предприятий и организаций об устранении недостатков, выявленных в ходе работы комиссии;

13) назначает заместителя председателя Комиссии и устанавливает порядок ее работы.

4. Председатель Комиссии несет ответственность за объективность, качество и сроки расследования авиационного происшествия или инцидента, правильность оформления документов, обоснованность принятых решений по вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента и выданных рекомендаций.

5. Заместитель председателя Комиссии обеспечивает проведение работ, порученных им председателем Комиссии, а в отсутствие председателя Комиссии выполняет функции председателя.

6. Начальник штаба Комиссии подчиняется непосредственно председателю Комиссии.

Начальник штаба Комиссии должен:

1) организовать взаимодействие подкомиссий, рабочих групп и осуществлять контроль за материально-техническим обеспечением комиссии;

2) организовывать заседания Комиссии и вести протокол, а перед подписанием протокола председателем Комиссии - знакомить с ним членов комиссии;

3) инструктировать председателей подкомиссий в части правильного оформления документов и материалов;

4) оказывать помощь членам Комиссии, подкомиссий и экспертам в подготовке документов;

5) контролировать своевременное представление подкомиссиями качественных материалов расследования;

6) комплектовать и оформлять для рассылки материалы расследования авиационного происшествия или инцидента;

7) готовить проект информационного отчета.

Начальник штаба Комиссии возвращает в подкомиссии и рабочие группы на доработку неправильно оформленные материалы.

Работа начальника штаба Комиссии заканчивается сразу после рассылки материалов расследования авиационного происшествия или инцидента.

7. Председатель подкомиссии:

1) определяет основные направления работы подкомиссии и рабочих групп по расследованию авиационного происшествия;

2) готовит предложения по составу подкомиссии и рабочих групп, составляет план работы подкомиссии, представляет его на утверждение председателю Комиссии и утверждает планы работы рабочих групп;

3) организует и обеспечивает координацию деятельности рабочих групп в соответствии с планами работы Комиссии, подкомиссии и рабочих групп;

4) регулярно проводит заседания подкомиссии;

5) обеспечивает полноту и объективность расследования авиационного происшествия, представление отчета подкомиссии, отчетов рабочих групп и других документов в штаб комиссии по расследованию в установленный срок;

6) вносит в Комиссию предложения о направлении на исследование объектов авиационной техники и других материалов;

7) проводит инструктаж по технике безопасности специалистов, работающих на месте авиационного происшествия.

8. Председатель подкомиссии может:

1) давать всем специалистам, входящим в состав подкомиссии и ее рабочих групп, экспертам обязательные для исполнения распоряжения по вопросам расследования, относящимся к компетенции подкомиссии;

2) запрашивать через председателя Комиссии необходимые материалы у должностных лиц и организаций;

3) привлекать по согласованию с председателями других подкомиссий специалистов этих подкомиссий для проведения экспертиз и участия в совещаниях подкомиссии, рабочих групп;

4) знакомиться со всеми материалами расследования авиационного происшествия.

9. Члены Комиссии по расследованию должны:

1) участвовать лично в работе одной из подкомиссий или рабочих групп;  
2) выполнять распоряжения и указания руководства Комиссии, подкомиссии (рабочей группы);

3) полно и объективно проводить расследование авиационного происшествия, согласуя все свои действия с председателем подкомиссии (руководителем рабочей группы);

4) участвовать в составлении документов по расследованию авиационного происшествия или инцидента, подписывать отчет подкомиссии (рабочей группы)

10. Члены Комиссии:

1) ознакамливаются со всеми материалами, относящимися к расследованию авиационного происшествия или инцидента;

2) вносят предложения, направленные на улучшение работы Комиссии;

3) вносят предложения об участии в расследовании специалистов и экспертов, истребовании необходимых материалов, исследовании составных частей воздушного судна с указанием цели исследования, а также по другим вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия;

4) отражают свое мнение в протоколах заседаний Комиссии (подкомиссии), требуют уточнения формулировок выводов и заключений;

5) при несогласии с содержанием и заключением акта расследования авиационного происшествия прикладывают к нему особое мнение в письменной форме;

6) требуют приобщения к окончательному отчету дополнительных материалов и документов.

11. Члены подкомиссии (рабочей группы) должны:

1) выполнять все указания председателя Комиссии, подкомиссии (руководителя рабочей группы), связанные с расследованием авиационного происшествия;

2) проводить необходимые исследования, отбирать вещественные доказательства для направления на исследования (испытания), участвовать в составлении программ испытаний (исследований) и их проведения;

3) участвовать в составлении документации по расследованию, подписывать отчет подкомиссии.

## 12. Члены подкомиссии (рабочей группы):

1) через председателя подкомиссии ознакамливаются с материалами, относящимися к данному расследованию;

2) требуют через председателя подкомиссии (руководителя рабочей группы) предоставления дополнительных материалов, необходимых для работы;

3) вносят свои предложения по плану работ и порядку их проведения, необходимости проведения специальных исследований и испытаний, привлечению специалистов;

4) при несогласии с решением подкомиссии (рабочей группы) излагают свое мнение в протоколе заседания подкомиссии или в особом мнении к отчету подкомиссии (рабочей группы);

5) требуют приложение к отчету подкомиссии (рабочей группы) дополнительных документов.

## 13. Эксперт должен:

1) проводить полное и объективное исследование вещественных доказательств, материалов и документов по вопросам, относящимся к его компетенции;

2) давать письменное заключение по вопросам, поставленным ему комиссией (подкомиссией), с соответствующим его оформлением;

3) выполнять распоряжения председателя Комиссии (подкомиссии) по вопросам расследования авиационного происшествия или инцидента.

## 14. Эксперт:

1) ознакамливается через председателя подкомиссии с вещественными доказательствами, материалами и документами, необходимыми для дачи заключения;

2) вносит предложения о проведении расчетов, моделирования, стендовых и летных испытаний, а также о направлении на исследование узлов и деталей воздушного судна, других вещественных доказательств с указанием цели исследования.

## 15. Начальник штаба подкомиссии должен:

1) организовывать заседания подкомиссии и вести протокол;

2) контролировать своевременное и качественное представление группами материалов расследования;

3) оказывать помощь членам подкомиссии и экспертам в подготовке документов;

4) комплектовать материалы расследования подкомиссии в соответствии с перечнем документов в количестве, указанном начальником штаба комиссии и своевременно передавать их в штаб комиссии;

5) участвовать в комплектовании и оформлении материалов расследования Комиссии.

16. Начальник штаба подкомиссии может давать рекомендации членам Комиссии (подкомиссий) по оформлению материалов расследования, а также возвращать на доработку неправильно оформленные материалы.

Приложение 15  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

### **Функции группы по составлению схемы (кроков) места авиационного происшествия**

Группа выполняет следующие функции:

1) определяет координаты места авиационного происшествия, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, высоту над уровнем моря, характеристики местности;

2) устанавливает место первого касания воздушного судна о земную поверхность и препятствия, зону разброса элементов конструкции;

3) проводит маркировку элементов конструкции и привязку их расположения на местности;

4) проводит осмотр, фиксацию и анализ следов, оставленных на местности при падении воздушного судна;

5) выполняет фотографирование места авиационного происшествия и характерных следов на местности;

6) при необходимости составляет разрез профиля местности по направлению полета воздушного судна;

7) определяет положение воздушного судна в пространстве и направление его движения (магнитный курс, крен, угол наклона траектории) в момент столкновения с землей (препятствиями).

Результаты работы группы оформляются в виде схемы места авиационного происшествия, на которой приводятся следующие данные:

1) координаты места авиационного происшествия, расположение его относительно ближайших географических пунктов, высота над уровнем моря;

2) характерные следы, оставленные воздушным судном при столкновении с землей (препятствиями) и дальнейшим движением;

3) расположение обломков воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе координат;

4) расположение следов пожара на земле, следов топлива, масла и т.п.;

5) параметры, определяющие положение воздушного судна в пространстве и его направление движения в момент столкновения с землей (препятствиями);

б) искусственные и естественные препятствия в районе происшествия с указанием их конфигурации и высоты;

7) сооружения летного поля (ВПП, РД, огни и т.п.), если происшествие произошло на аэродроме;

8) профиль и характер местности по направлению движения воздушного судна (при необходимости);

9) другие характерные признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с землей (препятствиями) и его разрушения в зависимости от конкретных обстоятельств авиационного происшествия.

К схеме прикладываются общие фотографии места авиационного происшествия с указанием точки и направления фотографирования.

Приложение 16  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Функции группы опроса**

Группа опроса выполняет следующие функции:

совместно с органами внутренних дел и прокуратуры выявляет свидетелей и очевидцев авиационного происшествия;

по согласованию или совместно с органами прокуратуры проводит опрос должностных лиц, свидетелей и очевидцев авиационного происшествия, при необходимости с применением магнитофонной записи, который оформляется протоколом с указанием времени, места опроса, должности лица, производящего опрос, анкетных данных опрашиваемого;

обобщает и анализирует результаты опроса;

составляет схему расположения свидетелей и очевидцев, в необходимых случаях на схеме указывается траектория полета на основании показаний очевидцев.

По результатам работы группы опроса составляется отчет, в котором указывается:

список выявленных и опрошенных лиц;

анализ показаний опрошенных лиц и данные, вытекающие из обобщения их показаний.

К отчету прикладываются:

протоколы опроса должностных лиц, свидетелей и очевидцев;

схема расположения очевидцев авиационного происшествия.

## **Протокол опроса**

\_\_\_\_\_

(место опроса) (дата)

Мы, нижеподписавшиеся,

\_\_\_\_\_

(фамилии, инициалы членов группы опроса)

в присутствии представителей прокуратуры и МВД

\_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

опросили:

1. Фамилия, имя, отчество \_\_\_\_\_

2. Год рождения \_\_\_\_\_

3. Место работы, должность, телефон (рабочий/домашний) \_\_\_\_\_

4. Место жительства \_\_\_\_\_

5. Опрос начат в \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.

6. Сведения о применении аудио-видео записи \_\_\_\_\_

Вопрос:

Ответ:

Вопрос:

Ответ:

Опрос окончен в \_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин.

Записано с моих слов правильно, мне прочитано (мною прочитано)

\_\_\_\_\_

(подпись опрошенного)

Руководитель группы опроса \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

В опросе участвовали \_\_\_\_\_

(подписи, инициалы, фамилии)

Приложение 17  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Функции группы поисковых и аварийно-спасательных работ**

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ в процессе расследования устанавливает:

время получения сообщения о бедствии, время и порядок объявления тревоги, оповещения поисковых экипажей, аварийно-спасательных команд и взаимодействующих сил других министерств (ведомств);

время вылета поисковых экипажей и выхода поисковых аварийно-спасательных команд, их состав, порядок ведения поиска;

время начала поиска, обнаружения места происшествия, прибытия на место аварийно-спасательных команд, начала проведения и окончания аварийно-спасательных работ;

время оцепления и организации охраны места происшествия;

численность личного состава и количество технических средств, применявшихся при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

эффективность и правильность действий членов экипажей и аварийно-спасательных команд при выполнении аварийно-спасательных работ;

общее состояние поисково-спасательной службы в организации гражданской авиации.

По результатам работы группа поисковых и аварийно-спасательных работ составляет отчет, в котором приводит:

подробное описание действий членов поисковых экипажей, поисковых и аварийно-спасательных команд, должностных лиц с момента получения сообщения о бедствии до окончания аварийно-спасательных работ;

оценку правильности определения первоначального района поиска и его последующего уточнения;

оценку соответствия организации и проведения поисковых работ требованиям руководящих документов, все выявленные в ходе расследования отклонения от существующих требований, причины этих отклонений;

перечисление сил и средств, привлеченных к аварийно-спасательным работам, с указанием времени прибытия на место происшествия и эффективности действия;

время, в течение которого были эвакуированы члены экипажа и пассажиры, эффективность (время локализации и ликвидации) тушения пожара;

эффективность спасательных работ (количество спасенных пассажиров и членов экипажа, количество самостоятельно покинувших воздушное судно);

данные об оцеплении и охране места происшествия;

все отклонения от требований существующих норм в организации и проведении аварийно-спасательных работ;

выявленные при расследовании недостатки в руководящих документах по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

К отчету прикладываются следующие материалы:

справка о списочном составе и подготовке пожарно-спасательных расчетов, при необходимости других расчетов аварийно-спасательных команд;

справка о силах и средствах, задействованных при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

справка о проверке организации поисковых и аварийно-спасательных работ в предприятии;

выписка из записей наземных магнитофонов с информацией, касающейся аварийно-спасательной службы;

выписка из рабочего журнала диспетчера пожарной связи отряда военизированной охраны (ВОХР).

Приложение 18  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Функции группы расчета и анализа**

Группа расчета и анализа:

проводит сбор, обработку, восстановление и анализ полетной информации, накопленной бортовыми параметрическими и речевыми самописцами;

в процессе работы комиссии анализирует и обобщает информацию, получаемую рабочими группами подкомиссий, участвует в разработке предложений по основным направлениям работы комиссии;

разрабатывает, при необходимости, программы проведения экспериментов, облетов (с привлечением специалистов рабочих групп и подкомиссий);

изучает, при необходимости, материалы летных испытаний и опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

составляет расширенный анализ развития особой ситуации, на основе которого готовится проект акта комиссии по расследованию, заключение и рекомендации.

В процессе сбора, обработки информации и восстановления нерегистрируемых или неудовлетворительно зарегистрированных бортовыми средствами сбора полетной информации параметров и данных группа:

проводит расшифровку и анализ записей бортовых самописцев параметров полетной информации, бортовых и наземных (совместно с группой УВД) магнитофонов, фоторегистраторов с синхронизацией их по времени и указанием качества регистрации;

выполняет необходимые расчеты недостающих параметров;

выполняет необходимые аэродинамические расчеты с оценкой летных характеристик, характеристик устойчивости и управляемости;

определяет расчетным путем массу и центровку воздушного судна в момент авиационного происшествия;

строит траекторию полета на участке возникновения и развития особой ситуации с нанесением на нее переговоров и зафиксированных сигналов;

по записям средств объективного контроля выявляет отклонения в пилотировании и работе авиационной техники.

По результатам работы группа расчета и анализа составляет отчет, в котором приводятся:

подробное описание параметров полета непосредственно перед и в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом всех характерных участков записи бортовых самописцев, а также, при необходимости, других этапов полета и предыдущих полетов;

все отклонения от нормы в навигации и пилотировании воздушного судна, в работе его систем и оборудования, которые выявлены по записям бортовых самописцев, а также анализ причин этих отклонений;

все выявленные при анализе полетной информации отклонения характеристик воздушного судна от характеристик воздушного судна данного типа, зафиксированных при летных испытаниях, а также причины этих отклонений.

К отчету прилагаются:

графики записей бортовых самописцев параметров полета;

расшифровка записей бортовых самописцев параметров полета с нанесенным на нее радиообменом экипажа;

при необходимости, траектория полета воздушного судна в плане и вертикальной скорости с "привязкой" к местности и нанесенными переговорами членов экипажа между собой и диспетчерской службой, а также фиксацией моментов возникновения выявленных отказов или разовых команд;

выписка из записей бортовых и наземных магнитофонов с хронометражем;

результаты расчетов, моделирования динамики движения воздушного судна;

фотоснимки с экранов посадочных радиолокаторов с их расшифровкой;

данные радиолокационной проводки воздушного судна органами управления воздушным движением.

Приложение 19  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Основные задачи и форма отчета летной подкомиссии**

1. Основными задачами летной подкомиссии являются:

1) установление уровня профессиональной подготовки экипажа, качества организации, обеспечения полета и управления воздушным движением с учетом влияния всех имеющихся факторов;

2) оценка правильности действий экипажа и должностных лиц в процессе возникновения и развития особой ситуации с учетом данных средств объективного контроля;

3) выявление отклонений от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полета.

2. Летная подкомиссия состоит из следующих рабочих групп:

1) летная группа;

2) группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения;

3) группа авиационной медицины.

В зависимости от обстоятельств происшествия, могут создаваться и другие рабочие группы.

3. Летная группа устанавливает:

1) уровень профессиональной подготовки членов экипажа, наличие недостатков в общей и специальной подготовке, допуске к полетам, формировании экипажа;

2) регулярность и качество контроля за уровнем подготовки экипажа в процессе его предыдущей работы, характерные ошибки и отклонения, допускаящиеся членами экипажа ранее, индивидуальные особенности членов экипажа в технике пилотирования и эксплуатации авиатехники;

3) качество подготовки экипажа к данному полету;

4) состояние дисциплины членов экипажа, случаи нарушения дисциплины, отмечавшиеся ранее;

5) отклонения от нормативных документов в действиях экипажа при подготовке к данному полету и при его выполнении;

6) наличие факторов, которые могли способствовать неправильным действиям членов экипажа;

7) наличие недостатков в документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов.

4. Летная группа изучает и анализирует:

1) летные и личные дела членов экипажа;

2) летно-штабную и полетную документацию;

3) результаты расшифровки записей средств объективного контроля (бортовых самописцев, наземных магнитофонов, фоторегистраторов посадочных локаторов и т.д.);

4) показания членов экипажа и очевидцев происшествия;

5) показания должностных лиц, готовивших экипаж к полетам, в том числе к данному полету;

6) документацию, характеризующую качество выполнения экипажем полетов в прошлом (результаты расшифровок записей средств объективного контроля, журналы разборов и т.д.);

7) состояние организации летной работы в организации, где произошло авиационное происшествие;

8) документацию, регламентирующую организацию, подготовку и выполнение данного вида полетов;

9) факторы, которые могли оказать отрицательное влияние на работу экипажа в полете;

10) результаты специальных исследований (если они проводились);

11) другую документацию, определяющую организацию, подготовку и выполнение полета.

5. Летная группа по результатам работы составляет отчет, который должен содержать:

1) сведения о характере выполняемого задания;

2) данные о полетной массе и центровке воздушного судна перед вылетом (по сведениям, указанным в полетной документации, а также определенным по данным средств объективного контроля, показаниям экипажа, очевидцев и по другой информации);

3) сведения о каждом члене экипажа;

4) все выявленные отклонения со стороны командно-руководящего состава в подготовке и допуске экипажа к полетам, организации полета;

5) все выявленные отклонения, допущенные экипажем в процессе подготовки к полету;

6) описание действий экипажа при возникновении и развитии особой ситуации (на основании данных средств объективного контроля, показаний экипажа и очевидцев, а также другой информации) с указанием всех отклонений;

7) анализ возможных причин неправильных действий экипажа;

8) оценка документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов, с указанием выявленных в ней недостатков;

9) оценка профессиональной подготовки членов экипажа с учетом их действий в сложившейся ситуации.

Летная группа постоянно взаимодействует с группой расчета и анализа и группой опроса, использует в своей работе информацию других рабочих групп комиссии по расследованию. При необходимости летная группа составляет акт об обнаружении и изъятии полетной документации.

6. К отчету летной группы прилагаются следующие документы:

1) задание на полет и штурманский бортовой журнал;

2) служебные характеристики на членов экипажа;

- 3) акты об изъятии и передаче полетной документации;
- 4) справка о проверке организации летной работы в авиакомпании, где произошло авиационное происшествие (при необходимости);
- 5) отчеты об экспериментах, исследованиях и облетах, проводившихся летной группой;
- 6) объяснительные записки членов экипажа.

7. Группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения устанавливает:

- 1) качество управления воздушным движением данного полета;
- 2) уровень профессиональной подготовки специалистов служб управления воздушным движением и обеспечения полетов;
- 3) наличие и состояние документации, определяющей организацию и осуществление управления воздушным движением;
- 4) наличие и состояние средств радиотехнического обеспечения и связи, правильность их использования в процессе управления полетом;
- 5) состояние взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, места стоянок, посадочных площадок, оснащенность аэродромной службы техническими средствами;
- 6) соответствие установленного на аэродроме радиосветотехнического оборудования (по составу и схеме расположения) регламенту радиосветотехнического обеспечения полетов данного аэродрома;
- 7) наличие данных о работе средств радиотехнического оборудования, связи и светотехнического оборудования на рабочих местах специалистов управления воздушным движением (таблицы норм перехода на резервные источники питания, графики дальности действия средств РТО и связи и т.д.);
- 8) соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена;
- 9) обеспечение воздушного судна по маршруту полета запасными аэродромами;
- 10) наличие отклонений воздушного судна от заданного маршрута;
- 11) общую метеорологическую обстановку по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах;
- 12) фактическую погоду в районе происшествия (при необходимости - на основных и запасных аэродромах) во время возникновения особой ситуации;
- 13) наличие у экипажа и диспетчеров УВД необходимой информации о метеорологической обстановке и ее достоверность;
- 14) соответствие метеорологического обеспечения полета установленным требованиям;

15) факты запуска в районе авиационного происшествия беспилотных средств и проведения стрельб, а также при необходимости орнитологическую обстановку.

8. По результатам работы группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения представляет отчет, который должен содержать:

1) сведения о должностных лицах служб управления воздушным движением, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, в действиях которых отмечены отклонения от требований нормативных документов;

2) выявленные при расследовании недостатки в подготовке персонала служб обеспечения полетов, его допуске к самостоятельной работе;

3) общую характеристику организации и состояния управления воздушного движения, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, организации рабочих мест специалистов УВД с перечислением всех отклонений от установленных требований;

4) выявленные в ходе расследования недостатки в документах, регламентирующих порядок УВД и обеспечения полетов;

5) описание действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, оказавших влияние на исход полета;

6) все отклонения в действиях должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, выявленные в ходе расследования, независимо от их влияния на исход полета;

7) прогнозируемую и фактическую в момент происшествия погоду в районе авиационного происшествия (при необходимости - по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах);

8) недостатки в использовании средств РТО, связи и СТО, их работоспособность или отклонения в технических характеристиках, если они оказали влияние на качество УВД и обеспечение полетов;

9) анализ причин неправильных действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов (если они имели место).

9. К отчету группы управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения прилагаются следующие материалы:

1) выписки из книжек руководителей полетами, диспетчерских книжек специалистов УВД (в случае если их действия оказали влияние на исход полета);

2) в случае если авиационное происшествие произошло в пределах аэродрома  
:

выписка из журнала состояния летного поля;

акт об осмотре летного поля и контрольном замере коэффициента сцепления сразу после авиационного происшествия;

справка о наличии и состоянии технических средств замера коэффициента сцепления и технической документации на них;

3) акт о внеочередном (контрольном) наблюдении за погодой сразу после авиационного происшествия;

4) сведения о фактической погоде по данным ближайших метеостанций и сообщениям экипажей других воздушных судов;

5) метеорологическая документация, которая использовалась при подготовке и консультации экипажа;

6) сведения о штормовых предупреждениях и оповещениях (если они были);

7) справка о проверке служб управления воздушным движением и обеспечения полетов (при необходимости);

8) объяснительные записки специалистов управления воздушного движения и служб обеспечения, копии протоколов их опроса (при необходимости);

9) справка о наличии или отсутствии запусков радиозондов, беспилотных средств, производстве стрельб и др. (при необходимости).

10. Группа авиационной медицины определяет психофизиологическое состояние, работоспособность членов экипажа (в необходимых случаях - и специалистов служб обеспечения полетов), характер их действий при возникновении и развитии особой ситуации на основании оценки:

1) индивидуальных психологических особенностей членов экипажа, их общего физического развития, морально-психологического состояния за последний месяц (семейные и служебные конфликты, злоупотребление алкоголем, лекарственными и наркотическими веществами, курением и др.);

2) состояния здоровья членов экипажа (психологического и физического) накануне происшествия и в день вылета, данных ежеквартальных и ежегодных медицинских освидетельствований, а также историй болезней в медицинских учреждениях за последние 3 года, результатов предполетного медицинского контроля;

3) полноценности отдыха, сна и питания в течение 3 суток, предшествовавших авиационному происшествию;

4) своевременности использования отпусков, выходных дней, а также летной нагрузки накануне, в день происшествия, в течение последнего месяца и соответствия ее установленным нормам;

5) результатов токсикологического исследования на алкоголь, карбоксигемоглобин (карбоксимиоглобин) и в случае необходимости - на прочие токсичные вещества и лекарственные препараты;

6) эмоционального состояния членов экипажа в аварийном полете по данным радиообмена и специальных исследований биологического материала (биохимических, морфологических и др.), наличия стрессового состояния и его влияния на правильность и своевременность действий членов экипажа;

7) данных медико-трассологических исследований (характер и локализация травм на теле, признаки позы и рабочих действий, особенности повреждений одежды и обуви и т.д.);

8) влияния конструктивных особенностей кабины воздушного судна, условий полета, средств защиты и спасения на состояние здоровья экипажа и условия его деятельности.

11. Группа авиационной медицины составляет отчет, который должен содержать (для каждого члена экипажа и специалиста службы обеспечения полетов):

1) результаты прохождения годовых и квартальных освидетельствований за последние 2 года (наличие отклонений, ограничений и т.п.) с учетом обращения в другие лечебные учреждения;

2) сведения об отстранении от полетов в результате предполетного медицинского контроля;

3) данные об индивидуальных физических и психофизиологических особенностях членов экипажа, в том числе о злоупотреблении алкоголем, лекарственными веществами и курением;

4) сведения о предшествующих заболеваниях и травмах;

5) краткую характеристику бытовых условий;

6) данные о своевременности использования отпусков и выходных дней, о полноценности отдыха, сна и питания за последние 3 суток;

7) результаты патологоанатомических, токсикологических, биохимических, морфологических, медико-трассологических и других специальных исследований;

8) сведения о наличии стрессового состояния, внезапного заболевания в полете;

9) оценку возможности влияния состояния здоровья, психофизиологического состояния и индивидуальных особенностей на работоспособность и характер действий членов экипажа при возникновении и развитии особой ситуации;

10) схему расположения тел погибших членов экипажа;

11) перечень выявленных в медицинском обеспечении полета недостатков;

12) перечень выявленных в нормативной документации по медицинскому обеспечению полетов недостатков;

13) перечень недостатков конструкции воздушного судна, спецодежды, средств защиты и спасения, оказавших влияние на работоспособность экипажа или явившихся причиной полученных травм.

Группа авиационной медицины постоянно взаимодействует с медицинской группой административно-штабной подкомиссии.

12. К отчету группы авиационной медицины прилагаются следующие материалы:

- 1) акт о положении тел погибших членов экипажа;
- 2) справка об освидетельствовании членов экипажа на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;
- 3) акты судебно-медицинских и других исследований тел погибших членов экипажа;
- 4) справка о режиме труда и отдыха членов экипажа.

В случае если авиационное происшествие связано с нарушением работоспособности членов экипажа в полете, к отчету прилагаются также:

- медицинские книжки и контрольные карты членов экипажа;
- медицинские характеристики на членов экипажа;
- данные о налете за последние 3 месяца (отдельно за каждый месяц); выписка из журнала предполетного медицинского контроля.

13. По результатам работы летной подкомиссии составляется отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делаются выводы о правильности действий экипажа и специалистов служб обеспечения полета, при наличии отклонений - об их причинах, а также вносятся рекомендации по устранению недостатков, выявленных в ходе расследования.

14. К отчету летной подкомиссии прилагаются:

- 1) отчеты рабочих групп, включенных в состав летной подкомиссии, с приложениями;
- 2) списки членов летной подкомиссии и ее рабочих групп.

15. Перечень обязательных сведений о членах экипажа воздушного судна, указываемых в отчете летной подкомиссии:

- 1) занимаемая должность;
- 2) фамилия, имя, отчество;
- 3) дата рождения;
- 4) класс;
- 5) общее образование;
- 6) специальное образование (когда и какие авиационные учебные заведения окончил);
- 7) налет со времени окончания летного училища, налет на воздушном судне данного типа (общий и самостоятельный);

8) при каком минимуме погоды допущен к полетам, дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному допуску;

9) авиационные происшествия в прошлом (когда, тип воздушного судна, причина, отстранялся ли от летной работы);

10) налет за последние 3 месяца, налет и количество полетов в день происшествия, были ли перерывы в полетах в течение последнего года на воздушном судне данного типа и их причины;

11) даты последних проверок техники пилотирования и навигации, кем проверялся, в каких метеоусловиях, характерные ошибки и оценки при полетах днем и ночью;

12) когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету;

13) кто и когда проверял подготовку к полету;

14) отдых (условия, продолжительность, выходные дни, условия и продолжительность предполетного отдыха);

15) время нахождения на аэродроме перед вылетом;

16) регулярность прохождения квартальных медицинских осмотров, дата последнего ежегодного медицинского освидетельствования и заключение комиссии, кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом;

17) условия повседневного быта в месте постоянного базирования или при длительном отрыве от базы (жилье, питание, транспортное обеспечение и др.).

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## Отчет летной подкомиссии

---

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, государственный учетный и заводской номера,  
принадлежность)

---

—

---

—

(дата и место авиационного происшествия)

1. Основные работы, проделанные подкомиссией

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов. Например: изучена подготовка экипажа к данному полету и уровень организации летной работы в подразделении (отчет летной группы прилагается); проведена расшифровка записей бортовых средств объективного контроля (отчетные материалы прилагаются) и т.д.

## 2. Анализ

В настоящем разделе, являющимся основным в отчете подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о правильности действий экипажа, специалистов служб обеспечения полетов, причинах имеющихся отклонений и нарушений, обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии и другими подкомиссиями (если это необходимо).

В разделе должна содержаться следующая информация:

1) состав экипажа, характер выполняемого задания, краткая характеристика уровня профессиональной подготовки членов экипажа, его соответствие установленным требованиям с указанием всех отклонений, оказавших влияние на правильность действий в полете, наличие и обоснованность допуска к выполнению данного вида авиационной деятельности (если при расследовании авиационного происшествия выявлены недостатки в деятельности служб обеспечения полета, оказавшие влияние на его исход, то аналогичные данные приводятся о персонале этих служб);

2) описание подготовки к полету с указанием всех выявленных отклонений от установленных требований, допущенных экипажем, персоналом служб обеспечения и другими должностными лицами, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации;

3) оценка метеорологических условий (простые, сложные), состояние аэродрома, обоснованность принятия решения о вылете и посадке;

4) краткое описание полета до начала развития особой ситуации с указанием его особенностей (отклонений);

5) подробное хронологическое описание возникновения и развития особой ситуации, описание действий экипажа и персонала служб обеспечения с оценкой правильности этих действий, указание всех отклонений, оказавших влияние на исход полета;

6) анализ и обоснование причин неправильных действий экипажа и персонала служб обеспечения.

В ходе анализа приводится вся информация, необходимая для понимания и обоснования причин авиационного происшествия.

## 3. Выводы

В разделе в краткой форме приводятся следующие данные:

1) уровень профессиональной подготовки членов экипажа, соответствие их квалификации выполняемому заданию, недостатки в подготовке экипажа и порядке допуска его к полетам;

2) уровень профессиональной подготовки персонала служб управления воздушного движения и обеспечения полетов, ее соответствие установленным требованиям;

3) оценка действий экипажа при выполнении полета, в том числе в процессе возникновения и развития особой ситуации, с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета;

4) выводы подкомиссии о причинах неправильных действий экипажа;

5) оценка действий персонала служб управления воздушного движения и обеспечения полетов с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета;

6) выводы подкомиссии о причинах неправильных действий персонала служб управления воздушного движения и обеспечения полетов;

7) общая оценка организации летной работы, организации и оснащенности служб управления воздушного движения, метеорологического, аэродромного и других видов обеспечения.

#### 4. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, служб обеспечения и управления полетом, в организационных и эксплуатационных документах, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

#### 5. Рекомендации

Приводятся рекомендации летной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

1) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

2) рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_

(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_

(подписи, ф.и.о.)

## **Основные задачи подкомиссии, форма отчета и форма акта на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона)**

1. Основными задачами инженерно-технической подкомиссии являются:

- 1) определение состояния авиационной техники до и после авиационного происшествия;
- 2) изучение характера ее эксплуатации, качества технического обслуживания и ремонта;
- 3) проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказа авиационной техники.

2. Инженерно-техническая подкомиссия состоит из следующих рабочих групп:

- анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;
- планера и систем;
- силовой установки;
- авиационного и радиоэлектронного оборудования.

В случае необходимости в инженерно-технической подкомиссии могут быть образованы и другие рабочие группы.

3. Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники устанавливает:

- 1) своевременность и полноту выполнения регламентных работ, проведения доработок, замены агрегатов и устранения замечаний экипажа в процессе эксплуатации авиационной техники;
- 2) полноту и качество последнего технического обслуживания по периодической и оперативной формам регламента, качество устранения замечаний экипажа за предыдущий полет, методы и эффективность устранения дефектов (особенно в случае их повторения), причины повторяемости дефектов;
- 3) условия эксплуатации и хранения авиационной техники;
- 4) уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава, обслуживающего данную авиационную технику;
- 5) полноту и качество контроля над обслуживанием авиационной техники со стороны руководящего инженерно-технического состава;
- 6) количество и качество заправляемых горюче-смазочных материалов;
- 7) наличие и состояние инструмента и технических средств, применяемых при обслуживании авиационной техники;

8) качество ведения технической документации на авиационную технику, наличие необходимой руководящей и технической документации;

9) повторные или опасные дефекты авиационной техники, выявленные в процессе эксплуатации;

10) недостатки нормативной технической документации по эксплуатации авиационной техники.

Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники изучает и анализирует:

формуляры самолета (вертолета), двигателей и их агрегатов, техническую документацию, документацию на обслуживание, ремонт воздушного судна и его доработки по бюллетеням промышленности, указаниям, и другую документацию, свидетельствующую о состоянии авиационной техники перед авиационным происшествием;

достоверность сведений, содержащихся в технической документации;

записи бортовых самописцев в предыдущих полетах, показания свидетелей;

документацию по расследованию авиационных происшествий, причины которых аналогичны данному происшествию;

фактическое состояние организации и обеспечения технического обслуживания авиационной техники, условия ее эксплуатации и хранения;

материалы и документы по организации подготовки инженерно-технического состава, эксплуатирующего авиационную технику.

По результатам работы группа составляет отчет, в котором отражает:

данные по воздушному судну;

данные по техническому обслуживанию и ремонту;

оценку профессиональной подготовки инженерно-технического персонала, непосредственно обслуживающего воздушное судно с указанием всех нарушений, допущенных при подготовке и допуске к самостоятельной работе;

оценку организации и обеспечения технического обслуживания авиатехники с указанием всех выявленных отклонений от требований руководящих документов по технической эксплуатации авиатехники;

все выявленные при расследовании нарушения и недостатки, допущенные инженерно-техническим персоналом в процессе технического обслуживания;

оценку полноты и качества ремонта авиационной техники (по ремонтной документации);

количество и качество горюче-смазочных материалов, находящихся на борту воздушного судна перед полетом;

если при расследовании авиационного происшествия выявлена возможность отказа систем и агрегатов воздушного судна, то приводится перечень всех

имевшихся ранее отказов и неисправностей этих систем и агрегатов с оценкой способов их устранения;

общую оценку качества технической эксплуатации воздушного судна.

К отчету прикладываются следующие материалы:

карты-наряды на последнее оперативное и периодическое техническое обслуживание (в 1-й экземпляр с приложениями, в остальные - без приложений);

требования на заправку воздушного судна горюче-смазочным материалом;

акты отбора проб горюче-смазочных материалов;

анализы горюче-смазочных материалов (спецжидкостей и газов при необходимости);

справка по результатам проверки качества технического обслуживания авиационной техники на авиапредприятии, которому принадлежит воздушное судно (при необходимости);

справка о подготовке и допуске к работе специалистов инженерно-авиационной службы, обслуживавших это воздушное судно;

объяснительные записки специалистов инженерно-авиационной службы и копии протоколов их опроса (при необходимости).

4. Группы планера и систем, силовых установок, авиационного и радиоэлектронного оборудования изучают состояние воздушного судна после происшествия с целью выявления возможных отказов и установления их причин или подтверждения работоспособности авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации.

Рабочие этих групп (с учетом специфики каждой):

1) изучают место авиационного происшествия, определяют пространственное положение воздушного судна и его конфигурацию перед столкновением с землей ;

2) осматривают элементы конструкции воздушного судна, производят поиск недостающих элементов конструкции (при необходимости совместно с группой кроков);

3) уточняют схему (кроки) места происшествия;

4) изучают состояние элементов конструкции, систем и агрегатов воздушного судна, выявляют признаки отказов или работоспособности;

5) проводят доступные на месте исследования и испытания объектов авиационной техники, отбирают элементы конструкции для отправки на лабораторные исследования;

6) оформляют документацию на отправляемые для исследования объекты ( после разрешения председателя комиссии);

7) отбирают пробы горюче-смазочных материалов для анализа, отправляют их на исследование и анализируют полученные результаты;

8) описывают и фотографируют системы и агрегаты воздушного судна с указанием характерных особенностей;

9) изучают результаты расшифровки записей средств объективного контроля, показания членов экипажа, очевидцев и свидетелей, техническую документацию по эксплуатации авиационной техники;

10) при необходимости, принимают участие в опросе экипажа и других свидетелей;

11) выполняют, при необходимости, натурную выкладку элементов конструкции воздушного судна;

12) обобщают и анализируют результаты исследований авиационной техники, в том числе и проведенных ранее по аналогичным случаям;

13) производят поиск и изъятие бортовых самописцев и радиоактивных датчиков;

14) устанавливают наличие, причины и последствия пожара или взрыва, дают оценку работы систем пожаротушения.

По результатам работ этих групп составляются отчеты, в которых приводится :

подробное описание состояния элементов конструкции воздушного судна, систем и агрегатов с указанием признаков отказа или работоспособности;

описание характера и последовательности разрушения авиационной техники; результаты исследований и экспериментов по определению работоспособности или причин отказов авиационной техники, проводившихся как на месте происшествия, так и в лабораторных условиях;

описание признаков пожара, места и времени его возникновения; анализ записей средств объективного контроля;

анализ полученных результатов с приведением доказательств работоспособности авиатехники или наличия отказов.

Приводятся режимы работы двигателей, важнейших систем и агрегатов, положение органов управления, механизации и шасси в момент авиационного происшествия. При наличии отказов систем указывается время и характер отказов, их взаимосвязь и последовательность, а также причины отказов.

К отчетам прикладываются: фотографии элементов конструкции воздушного судна с пояснениями; акты, протоколы по результатам осмотра, проверки, разборки, исследования агрегатов авиационной техники;

отчеты по результатам исследования авиационной техники.

К отчету группы авиационного и радиоэлектронного оборудования кроме этого прикладываются:

акты на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона), согласно формы 1 настоящего Приложения;

акт на обнаружение и передачу радиоактивных устройств воздушного судна (оформляется в установленном порядке).

5. Инженерно-техническая подкомиссия по результатам работы рабочих групп оформляет отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делает выводы о работоспособности авиационной техники, а при наличии отказов - об их последовательности, взаимовлияниях и причинах, а также дает оценку организации и качеству технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

6. К отчету инженерно-технической подкомиссии прикладываются протоколы заседания подкомиссии, отчеты рабочих групп, входящих в состав подкомиссии, с приложениями, сведения по воздушному судну (двигателям), а также обязательные сведения по технической эксплуатации, которые включают:

1) дата, место и форма последнего периодического технического обслуживания;

2) номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилии исполнителей, руководителя смены и лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда;

3) наработка после проведения последнего периодического технического обслуживания;

4) дата, место и форма последнего оперативного технического обслуживания;

5) номер смены, выполнявшей обслуживание, фамилии исполнителей, руководителя смены и лица, контролировавшего выполнение работ, номер карты-наряда;

6) наработка после последнего оперативного технического обслуживания;

7) перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем оперативном и периодическом техническом обслуживании, которые могут быть связаны с причиной происшествия, с указанием методов устранения;

8) перечень повторяющихся отказов и неисправностей за последний год эксплуатации с указанием даты и методов устранения;

9) перечень невыполненных в эксплуатации и ремонте бюллетеней и указаний, причины невыполнения.

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

Отчет

инженерно-технической подкомиссии

---

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, государственный учетный и заводской  
номера, принадлежность)

\_\_\_\_\_

—  
(дата и место происшествия)

1. Основные работы, проделанные подкомиссией

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией (с указанием прилагаемых отчетных документов). Например:

проведена натурная выкладка элементов конструкции (отчет, схемы и фотографии прилагаются);

проведен эксперимент по имитации рассоединения проводки управления с записью параметров на бортовом устройстве регистрации (протокол с осциллограммами прилагается);

проведен анализ записей бортовых средств объективного контроля и т.п.

2. Основные сведения о воздушном судне

Самолет (вертолет) \_\_\_\_\_

(тип, государственный учетный и заводской номера)

принадлежит \_\_\_\_\_,

(наименование организации - владельца воздушного судна)

выполнял полет в организации \_\_\_\_\_,

(наименование организации)

выпущен \_\_\_\_\_

—  
(наименование предприятия, дата выпуска)

и налетал с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут.

После последнего ремонта налетал \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут,

произвел \_\_\_\_\_ посадок. Последний ремонт

проведен \_\_\_\_\_

—  
(наименование предприятия, дата ремонта)

Имеет следующие назначенные ресурсы и сроки службы:

общий (до списания) \_\_\_\_\_ час., \_\_\_\_\_ посадок, \_\_\_\_\_

лет;

до первого ремонта \_\_\_\_\_ час., \_\_\_\_\_ посадок в течение \_\_\_\_\_

лет;

межремонтный \_\_\_\_\_ час., \_\_\_\_\_ посадок в течение \_\_\_\_\_

лет.

Имеет свидетельство о государственной регистрации № \_\_\_\_\_,

выданное \_\_\_\_\_

—>

(дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство)

действительное по \_\_\_\_\_

—

(дата окончания срока действия свидетельства)

(При необходимости приводятся аналогичные данные по каждому отказавшему двигателю (агрегату).

На самолете (вертолете) в организации \_\_\_\_\_

выполнено техническое обслуживание (регламентные работы)

\_\_\_\_\_  
(наименование последнего

—>

выполненного вида технического обслуживания, дата)

после чего самолет (вертолет) налетал \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_

мин. и произвел \_\_\_\_\_ посадок.

Перед последним вылетом \_\_\_\_\_

(дата)

самолет (вертолет) прошел подготовку к полету в \_\_\_\_\_.

(наименование организации)

### 3. Описание места авиационного происшествия

Приводится описание места авиационного происшествия. Указывается место первого касания воздушного судна о землю или препятствия, размеры и направление зоны разброса фрагментов воздушного судна, наличие и расположение зоны наземного пожара. Приводится краткое описание расположения основных элементов конструкции.

Описывается характер столкновения воздушного судна с землей или препятствиями, общий характер разрушения конструкции. С использованием этих данных, а также анализа записей бортовых средств объективного контроля определяется положение воздушного судна в пространстве в момент столкновения с землей или препятствиями. Указывается конфигурация воздушного судна в момент происшествия.

### 4. Анализ

В настоящем разделе, являющемся основным в отчете инженерно-технической подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о работоспособности авиационной техники, о наличии и причинах отказов, качестве технической эксплуатации воздушного судна,

обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии (при необходимости с использованием данных других подкомиссий).

Раздел должен включать следующую информацию:

1) краткое описание подготовки воздушного судна к полету (включая последние виды технического обслуживания и подготовки к полету) с указанием всех допущенных при этом недостатков и нарушений, которые оказали влияние на работоспособность авиационной техники;

2) краткое описание работы авиационной техники во время полета до начала развития особой ситуации с указанием всех особенностей и отклонений;

3) подробное описание работы авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом последовательности и взаимосвязи и причин отказов (если они имели место);

4) подробный анализ работоспособности авиационной техники по основным функциональным системам (планер, система управления, топливная система, гидравлическая система, система кондиционирования и жизнеобеспечения, противообледенительная система, силовые установки, авиационное и радиоэлектронное оборудование, система вынужденного покидания).

В случае отсутствия отказов приводятся доказательства работоспособности каждой функциональной системы, при выявлении отказов приводится подробный анализ их причин. В случае если авиационное происшествие связано с возникновением пожара, приводятся анализ причин его возникновения, описание места возникновения и характерные признаки пожара.

Если в ходе работы подкомиссии установлено, что отказы были вызваны недостатками в техническом обслуживании (ремонте) воздушного судна, то приводится описание этих недостатков, а при необходимости - данные о специалистах, осуществлявших ремонт или обслуживание воздушного судна и его подготовку к полету.

## 5. Выводы

Дается краткая оценка работоспособности авиационной техники в последнем полете. При наличии отказов указываются их причины, последовательность возникновения и взаимосвязь.

Дается краткая оценка качества технического обслуживания и ремонта воздушного судна.

## 6. Состояние воздушного судна

Дается краткое описание состояния функциональных систем воздушного судна после авиационного происшествия.

## 7. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки в конструировании, производстве, ремонте и техническом обслуживании воздушного судна, подготовке персонала

соответствующих служб, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

#### 8. Рекомендации

Приводятся рекомендации инженерно-технической подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_

(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_

(подписи, ф.и.о.)

Ф.1

## **АКТ**

### **на обнаружение и изъятие бортового самописца (магнитофона)**

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ при расследовании авиационного происшествия с ВС \_\_\_\_\_

(тип, номер)

обнаружила на месте происшествия контейнер (элементы конструкции) самописца (магнитофона) (тип самописца, магнитофона)

\_\_\_\_\_ Состояние (указать повреждения, заводской номер, номер пломб, если они имеются) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Контейнер (носитель информации) самописца (магнитофона) изъят с места происшествия, опломбирован печатью комиссии с оттиском

---

и передан в \_\_\_\_\_

Контейнер самописца Контейнер самописца  
сдали: \_\_\_\_\_ принял: \_\_\_\_\_  
(подписи, инициалы, (должность, подпись, инициалы,  
фамилии, дата) фамилия, дата)

Приложение 21  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

## **Основные задачи административной подкомиссии, форма отчета, а также формы иных документов административной подкомиссии**

1. Основными задачами административной подкомиссии является:

1) определение причин гибели, травм и других нарушений здоровья, находившихся на борту воздушного судна пассажиров;

2) установление количества и характера коммерческой загрузки на борту воздушного судна, определение правильности ее размещения, упаковки и крепления, выявление отклонений от норм загрузки, центровки и крепления;

3) выявление наличия на борту воздушного судна опасных грузов с характеристикой их свойств, веществ и предметов, запрещенных к перевозке, установление нарушений правил досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров (совместно с органами внутренних дел);

4) установление личности пассажиров, погибших при авиационном происшествии (совместно с органами внутренних дел);

5) проведение мероприятий по оказанию помощи пострадавшим и их родственникам, удовлетворение заявленных претензий (совместно с группой материально-технического обеспечения);

6) установление ущерба от авиационного происшествия;

7) ликвидация последствий происшествия.

2. В Административную подкомиссию входят: пассажирская группа; почтово-грузовая группа, медицинская группа, группа содействия пострадавшим и их родственникам.

3. Пассажирская группа выполняет следующие функции:

1) устанавливает фактическое количество пассажиров, находившихся на борту воздушного судна, его соответствие перевозочной документации;

2) при обнаружении на борту неоформленных пассажиров устанавливает нарушения и упущения конкретных должностных лиц;

3) совместно с органами внутренних дел организует розыск родственников пострадавших и извещает их о происшествии;

4) совместно с органами внутренних дел устанавливает личности пассажиров и других лиц, погибших и получивших телесные повреждения;

5) определяет места размещения пассажиров на борту воздушного судна;

6) определяет правильность размещения коммерческой загрузки на борту воздушного судна;

7) проверяет порядок проведения досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров, его соответствие руководящим документам (совместно с органами внутренних дел).

4. По результатам работы пассажирская группа составляет отчет, в котором указывается:

1) общее количество пассажиров на борту воздушного судна, в том числе взрослых и детей, с указанием последствий для них в результате происшествия;

2) наличие и количество неоформленных пассажиров, причины нарушений и упущений конкретных должностных лиц, приведшие к присутствию неоформленных пассажиров на борту;

3) недостатки в оформлении авиационных билетов и других перевозочных документов;

4) недостатки в проведении досмотра вещей, находившихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров;

5) общая коммерческая загрузка, все отклонения от норм предельной загрузки и центровки, выявленные в ходе расследования.

5. К отчету прикладываются следующие документы:

1) список пассажиров, находившихся на борту воздушного судна с указанием их гражданства;

2) список пассажиров и других лиц, погибших и получивших телесные повреждения (с указанием их тяжести) в результате авиационного происшествия оформляется согласно Формам 2, 3 настоящего Приложения;

3) сводная загрузочная ведомость и центровочный график;

4) схема загрузки;

5) в случаях установления неоформленных пассажиров или нарушения правил оформления и досмотра прикладывается ведомость регистрации пассажиров, контрольные талоны авиабилетов (копии билетов при необходимости), досмотровые карты;

6) объяснительные начальника смены, дежурных по регистрации, оформлению документов, досмотру, диспетчеров по центровке и загрузке, загрузчиков багажа и других лиц при необходимости.

6. Почтово-грузовая группа выполняет следующие функции:

1) устанавливает фактическое количество на борту воздушного судна груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, их соответствие перевозочным документам;

2) производит вскрытие и проверку всех мест почты, груза, багажа, вещей, находившихся при пассажирах, независимо от объявленной ценности, определяет состояние почты, груза, багажа и вещей, находившихся при пассажирах и их пригодность к дальнейшему использованию и выдаче владельцам, о чем составляется соответствующий акт. Для вскрытия и проверки назначается специальная подгруппа с обязательным участием представителей органов прокуратуры и внутренних дел;

3) выявляет наличие в местах коммерческой загрузки опасных и запрещенных к перевозке веществ и предметов. При их обнаружении определяет нарушения и упущения должностных лиц или недостатки руководящих документов;

4) проводит на месте происшествия сбор коммерческой загрузки, личных вещей, ценностей и документов пассажиров. Совместно с работниками органов внутренних дел организует их осмотр и хранение;

5) производит уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, с участием представителей органов внутренних дел с составлением акта по Форме 8 настоящего Приложения.

7. По результатам работы почтово-грузовой группы составляется отчет, в котором указывается:

1) фактическое количество груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах и находившееся на борту воздушного судна;

2) общее состояние груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах после авиационного происшествия;

3) наличие в местах коммерческой загрузки опасных и запрещенных к перевозке веществ и предметов;

4) места размещения (с указанием массы) груза, багажа, почты и вещей, находившихся при пассажирах на борту воздушного судна;

5) все выявленные в ходе расследования недостатки и нарушения в принятии, оформлении, досмотре груза, почты, багажа и вещей, находившихся при пассажирах, упаковке и размещении мест коммерческой загрузки на борту воздушного судна.

К отчету группы прикладываются: акты по Формам 4, 6, 7 настоящего Приложения, почтово-грузовая ведомость, почтово-грузовые накладные, справка о свойствах груза, объяснительные записки работников грузовой службы.

8. Медицинская группа выполняет следующие функции:

1) производит поиск пострадавших, погибших и их эвакуацию с места авиационного происшествия с участием представителя органов прокуратуры и внутренних дел;

2) организует совместно с органами прокуратуры проведение судебно-медицинских и других специальных исследований останков погибших пассажиров для установления причин смерти, а также причин и характера телесных повреждений и других нарушений здоровья;

3) организует совместно с органами прокуратуры опознание останков погибших, при необходимости вносит предложения об их кремации;

4) определяет влияние конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения на выживаемость пассажиров при авиационном происшествии, характер полученных травм;

5) идентифицирует пассажиров, находящихся на борту воздушного судна, на основании судебно-медицинского исследования останков;

6) оценивает состояние здоровья пассажиров, пострадавших при авиационном происшествии, места их госпитализации, прогноз лечения;

7) дает задание на санобработку места авиационного происшествия.

К отчету группы прикладывается схема расположения пассажиров на борту воздушного судна с указанием тяжести и причин полученных травм по Форме 5 настоящего Приложения и перечень работ, проведенных при уборке и санобработке места авиационного происшествия.

9. Группа содействия пострадавшим и их родственникам выполняет следующие функции:

1) обеспечивает мероприятия по организации захоронения (кремации) погибших;

2) организует выдачу необходимых документов в связи с гибелью пассажиров (свидетельство о смерти, справка о смерти и др.);

3) дает юридические консультации родственникам потерпевших по удовлетворению претензий и решению других вопросов, связанных с данным происшествием;

4) с разрешения органов прокуратуры производит выдачу сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров (после установления их принадлежности).

По окончании работы группа составляет отчет, в котором указывает перечень проведенных мероприятий и их результаты.

Группа координирует свои действия с председателем административной подкомиссии.

10. Документы о гибели пассажиров или получении ими телесных повреждений выдаются за подписью или печатью руководителя организации гражданской авиации, эксплуатирующей воздушное судно.

11. Выдача сохранившегося груза, почты, багажа, личных вещей, ценностей и документов пассажиров или уничтожение остатков коммерческой загрузки, пришедшей в негодность, производится организацией гражданской авиации, на базе которой проводилось расследование, только с разрешения органов прокуратуры.

12. По результатам работы административная подкомиссия составляет отчет, согласно настоящего Приложения, в котором анализирует материалы рабочих групп, делает выводы о качестве обеспечения полета службой организации перевозок, наличии и причинах нарушений, а также дает рекомендации по устранению недостатков, выявленных при расследовании.

13. К отчету административной подкомиссии прилагаются отчеты рабочих групп, входящих в состав административной подкомиссии и списки членов административной подкомиссии и рабочих групп.

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_\_

## **Отчет**

### **административной подкомиссии**

---

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, государственный учетный и заводской номера,  
принадлежность)

---

—  
(дата и место происшествия)

#### **1. Основные работы, проделанные подкомиссией**

Приводится полный перечень основных работ, выполненных административной подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов.

#### **2. Анализ**

Данный раздел является основным разделом отчета подкомиссии и должен полностью обосновывать выводы о правильности действий персонала службы организации перевозок, поисковой и аварийно-спасательной службы (если

группа поисковых и аварийно-спасательных работ включена в состав подкомиссии), а также о выживаемости пассажиров воздушного судна при авиационном происшествии.

Раздел, составляемый в описательной форме, должен включать в себя следующую информацию:

общее количество пассажиров на борту воздушного судна, в том числе взрослых и детей с указанием тяжести последствий для них в результате происшествия (в том числе смертельных, серьезных, незначительных);

общее количество груза, багажа и ручной клади на борту воздушного судна, состояние после авиационного происшествия;

общее фактическое количество коммерческой загрузки и его соответствие перевозочным документам;

соответствие количества коммерческой загрузки, ее размещение и крепление нормам загрузки и центровки;

наличие и характер опасных грузов на борту воздушного судна;

наличие неоформленных пассажиров на борту воздушного судна;

при выявлении отклонений от норм загрузки и центровки, наличия неоформленных пассажиров или опасных грузов подробно описываются приведшие к этому действия должностных лиц службы организации перевозок;

анализ и обоснование причин неправильных действий;

количество и гражданство пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения (с указанием их тяжести) в процессе возникновения и развития особой ситуации, в момент приземления (столкновения с землей), при эвакуации из воздушного судна после авиационного происшествия, с указанием причин смерти и характера полученных травм;

описание особенностей конструкции воздушного судна, условий полета, средств и методов спасения, оказавших неблагоприятное воздействие на выживаемость пассажиров или явившихся причиной получения травм;

состояние здоровья пассажиров, пострадавших при авиационном происшествии, прогноз лечения.

Если в состав административной подкомиссии входит группа поисковых и аварийно-спасательных работ, то в анализе дополнительно приводится подробное описание действий поисковых и аварийно-спасательных служб с оценкой правильности их действий, эффективности поисковых и аварийно-спасательных работ с указанием всех выявленных нарушений, упущений и недостатков.

В ходе анализа приводится вся фактическая информация, необходимая для его понимания и обоснования.

### 3. Выводы

Даются краткие выводы о:

1) правильности действий должностных лиц и членов экипажа по организации и выполнению перевозки служебных пассажиров и груза;

2) причинах травмирования или гибели людей, влиянии на их выживаемость особенностей конструкции воздушного судна, средств и способов спасения, условий полета;

3) эффективности поисково-спасательных работ (если в состав административной подкомиссии входит группа поисковых и аварийно-спасательных работ).

#### 4. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки в организации и выполнении перевозки служебных пассажиров и грузов и действиях должностных лиц и членов экипажа, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом. Если в состав административной подкомиссии входит группа поисково-спасательных работ, то также указываются недостатки в работе поисковой и аварийно-спасательной служб.

#### 5. Рекомендации

Приводятся рекомендации административной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков исполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_  
(подписи, ф.и.о.)

Ф.2

## **Формы**

**документов Административной подкомиссии**

## **СПИСОК**

**пассажиров и других лиц, погибших при авиационном происшествии с самолетом (вертолетом)**



Председатель административной  
подкомиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия, дата)  
Ф.4

**АКТ**  
**на документы, ценности и деньги, обнаруженные**  
**на месте авиационного происшествия**

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

составила настоящий акт на документы, ценности, деньги, обнаруженные  
на месте происшествия с \_\_\_\_\_

(тип воздушного судна, опознавательный знак)

\_\_\_\_\_ (дата происшествия)

№ п.п	Общее состояние упаковки	Принадлежность (фамилия, имя, отчество)	Наименование и состояние (разбиты, обгоревшие и т.п.)		
			документов (серия, номер)	Ценностей (штук)	денег (купюр) достоинством
1	2	3	4	5	6

Подписи, инициалы, фамилии \_\_\_\_\_  
Ф.5

## СХЕМА

### расположения пассажиров на воздушном судне

Приводится компоновочная схема воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, с указанием места, занимаемого каждым пассажиром, с указанием номеров по спискам пассажиров, погибших и получивших телесные повреждения, указываются последствия для каждого пассажира в соответствии со следующими условными обозначениями:

- невредим;
- получил телесные повреждения при авиационном происшествии;
- получил телесные повреждения в процессе эвакуации;
- погиб при авиационном происшествии (или скончался от полученных травм);
- погиб в процессе эвакуации (или скончался от полученных травм)

Пример:

номера по спискам места не заняты  
пассажиров

3	63	83	1	9		12	11
2	4	7	5	10	14		

Ф.6

## АКТ

### о состоянии и массе коммерческой загрузки на воздушном судне

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Комиссия в составе:

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ проверила состояние  
коммерческой загрузки на воздушном судне, потерпевшем авиационное  
происшествие \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (место и дата происшествия)



№ п.п	ладных	посылки, пакеты)			сум		(частично, полностью) разбитая, обгоревшая

## Багаж и ручная кладь

№ п.п	По документам значится					
	Номера багажных квитанций (билета)	Фамилия владельца багажа	Багаж			Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг
			Кол-во мест	Масса, кг.	Сумма объявлен. ценности, сум	

### продолжение

Фактически оказалось				
Багаж		Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг	Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая	Место размещения на воздушном судне
Кол-во мест	Масса, кг.			

Подписи

Ф.7

## Акт

### о вскрытии и проверке поврежденных мест багажа, ручной клади, почты и груза

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Мы, нижеподписавшиеся \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

с участием представителя МВД \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

вскрыли поврежденные места коммерческой загрузки с самолета

(вертолета) \_\_\_\_\_,

(тип, опознавательный знак)

потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_

(место, дата происшествия)

При этом оказалось:

## Багаж

Номер багажной квитанции (билета)	Фамилия владельца багажа	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-----------------------------------	--------------------------	--------------	--	--

## Вещи, находившиеся при пассажирах

Фамилия владельца	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-------------------	--------------	--	--

## Почта

№	Номер почтово-грузов. накладных, маркировки	Принадлежность почты	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
---	---	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	--

## Груз

№	Номер грузовых накладных маркировки	Принадлежность груза	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
---	-------------------------------------	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	--

Подписи: \_\_\_\_\_

Ф.8

## Акт

### об уничтожении остатков коммерческой загрузки

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

и представитель МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

составила настоящий акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки самолета (вертолета), \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_ 20 г.

\_\_\_\_\_ находившиеся на борту \_\_\_\_\_

(багаж, почта, груз и ручная кладь)

\_\_\_\_\_ (места, масса)

были \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (разбиты, обгорели, испачканы грязью и ГСМ)

пришли в негодное для дальнейшего использования состояние и уничтожены путем сожжения.

Члены комиссии: \_\_\_\_\_

(подписи, инициалы, фамилии)

Представитель МВД: \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

## Багаж и ручная кладь

№ п.п	По документам значится					
	Номера багажных квитанций (билета)	Фамилия владельца багажа	Багаж			Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг.
Кол-во мест			Масса, кг.	Сумма объявлен. ценности, сум		

### продолжение

Фактически оказалось				
Багаж		Вещи, наход. при пассаж. Масса, кг.	Состояние упаковки каждого места в отдельности по каждой отправке: исправная, поврежденная (частично, полностью), разбитая, обгоревшая	Место размещения на воздушном судне
Кол-во мест	Масса, кг.			

# АКТ

## о вскрытии и проверке поврежденных мест багажа, ручной клади, почты и груза

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Мы, нижеподписавшиеся \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

с участием представителя МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

вскрыли поврежденные места коммерческой загрузки с самолета

(вертолета) \_\_\_\_\_, потерпевшего

(тип, опознавательный знак)

авиационное происшествие \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (место, дата происшествия)

При этом оказалось:

### Багаж

Номер багажной квитанции (билета)	Фамилия владельца багажа	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-----------------------------------	--------------------------	--------------	--	--

### Вещи, находившиеся при пассажирах

Фамилия владельца	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
-------------------	--------------	--	--

### Почта

№	Номер почтово-грузов. накладных,	Принадлежность почты	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены,
---	----------------------------------	----------------------	----------------	------------------	--------------	-------------------------------------	--

маркировки					при вскрытии	приведены в негодность)
------------	--	--	--	--	--------------	-------------------------

## Груз

№	Номер грузовых накладных маркировки	Принадлежность груза	Пункт отправки	Пункт назначения	Вид упаковки	Наименование предметов, оказавшихся при вскрытии	Состояние предметов, оказавшихся при вскрытии (исправны, повреждены, приведены в негодность)
---	-------------------------------------	----------------------	----------------	------------------	--------------	--	--

Подписи: \_\_\_\_\_

Ф.10

## Акт

### об уничтожении остатков коммерческой загрузки

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ и представитель МВД \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

составила настоящий акт об уничтожении остатков коммерческой загрузки самолета (вертолета) \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

потерпевшего авиационное происшествие \_\_\_\_\_ 20 г.

\_\_\_\_\_ находившиеся на борту \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (багаж)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ почта, груз и ручная кладь) (места, масса)

были \_\_\_\_\_

(разбиты, обгорели, испачканы грязью и ГСМ)  
пришли в негодное для дальнейшего использования состояние и  
уничтожены путем сожжения.

Члены комиссии: \_\_\_\_\_

(подписи, инициалы, фамилии)

Представитель МВД: \_\_\_\_\_

(подпись, инициалы, фамилия)

Ф.11

## **Акт**

### **о прекращении работ на месте авиационного происшествия**

\_\_\_\_\_ (место составления) (дата)

В соответствии с решением комиссии по расследованию  
авиационного происшествия с самолетом (вертолетом) \_\_\_\_\_

(тип, опознавательный знак)

\_\_\_\_\_ о прекращении работ  
на

месте авиационного происшествия члены подкомиссии \_\_\_\_\_

(указываются

\_\_\_\_\_ члены подкомиссии, инициалы, фамилии)

\_\_\_\_\_ с участием работников прокуратуры \_\_\_\_\_

(указываются должность, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_ осмотрели место авиационного происшествия и установили, что обломки  
самолета (вертолета) убраны, повреждения построек и сооружений  
ликвидированы, санобработка местности произведена

\_\_\_\_\_ (подписи, инициалы, фамилии)

\_\_\_\_\_  
(Ф.И.О.) (подпись)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 г.

## **Форма отчета по результатам исследования и методические рекомендации по отбору и упаковке объектов для исследования**

По результатам исследования \_\_\_\_\_

(указывается полное наименование исследуемого объекта)

### **1. Объект исследования**

(в скобках указывается наименование документа, на основании которого приводятся сведения об объекте исследования, исходящий номер документа и дата)

\_\_\_\_\_

В разделе, как правило, приводятся следующие сведения:

наименование объекта исследования, откуда поступил, тип самолета (вертолета);

завод-изготовитель, дата изготовления авиатехники;

продолжительность эксплуатации (общая наработка, наработка после последнего ремонта, после выполнения регламентных работ).

При целесообразности даются фотографии объекта в состоянии поступления на исследование.

### **2. Обстоятельства обнаружения отказа, неисправности**

(в скобках указывается наименование документа, на основании которого приводятся сведения об обстоятельствах отказа, исходящий номер документа и дата)

\_\_\_\_\_

В разделе излагаются основные сведения об обстоятельствах и последствиях отказа:

дата отказа;

характер, место и условия проявления или обнаружения отказа (неисправности);

последствия отказа;

какие предварительные работы производились при расследовании до направления объекта на исследование и их краткие результаты.

Приводятся данные о количестве ранее имевших место подобных отказов или указывается, что таковых не было или что сведений о них не поступало.

### **3. Цель исследования**

(в скобках приводится наименование документа, в котором поставлена цель исследования, исходящий номер и дата)

---

— В разделе указывается цель исследования, изложенная в поступившей документации. Если в поступившей документации цель исследования не определена, то ее определяет начальник головного отдела.

### **4. Результаты исследования**

В данном разделе последовательно излагаются результаты основных работ, выполняемых в процессе проведения исследования объекта в целом.

Например:

анализ внешнего состояния объекта в целом и его частей, включая контроль неразрушающими методами;

контрольные испытания агрегатов, приборов или частей объекта;

изменения геометрических размеров;

контрольные анализы и испытания физико-механических свойств материалов

;

расчет на прочность, анализ статистических данных и т.д.

### **5. Анализ (обобщение) материалов исследования**

Выполняется при наличии достаточного объема материалов по данному исследованию.

### **6. Заключение**

Заключение по результатам исследования должно отвечать на вопросы, поставленные в цели исследования. Заключение составляется в форме отдельных пунктов, которые должны быть конкретными, однозначными и не требующими дополнительных пояснений.

## **7. Рекомендации**

В разделе излагаются требования и рекомендации предприятиям и организациям промышленности по предупреждению отказов и доработке конструкции с целью безусловного обеспечения безопасности полетов.

Рекомендации эксплуатирующим и ремонтным предприятиям гражданской авиации должны быть конкретными и учитывать возможности их реализации. Рекомендации конструкторским бюро, предприятиям (организациям) промышленности, как правило, должны быть выражены в виде технических требований.

Рекомендации должны непосредственно вытекать из основных результатов работ, приведенных в заключении и выводах.

## **8. Отчет разослать**

Перечисляются организации и предприятия, в которые направляется заключение. Перечень определяется организацией-исполнителем с учетом причин, обстоятельств и последствий отказа.

Подписи \_\_\_\_\_

## **Методические рекомендации по отбору и упаковке объектов для исследования**

1. В объект для исследования входят: деталь, узел, элемент конструкции, агрегат или изделие вместе с функционально связанными с ним элементами, которые несут информацию или признаки первопричины отказа.

Каждая деталь, элемент конструкции, агрегат или изделие должны иметь бирку с указанием наименования, принадлежность и места обнаружения.

2. Направленные на исследования объекты не должны подвергаться разборке, промывке и консервации. На них должны быть сохранены контровки и пломбы. Обо всех повреждениях, возникших при демонтаже, должно быть указано в прилагаемой к техническому заданию справке.

3. Если элементы сопряженные или функционально связанные с объектом, невозможно отправить на исследование, то к техническому заданию приложить фотографии, замеры, схемы и описания, которые позволят составить наиболее полное представление о взаимном положении и провести анализ особенностей возникновения и развития отказа.

4. Необходимо принимать все меры к тому, чтобы сохранить изломы, деформацию и другие повреждения в таком состоянии, в каком они были

обнаружены. Необходимо также сохранить продукты износа деталей, стружку или посторонние предметы, обнаруженные в полостях объекта или на фильтрах.

5. В справке, прикладываемой к техническому заданию, излагаются обстоятельства, проявление отказа или обнаружение дефекта, особенности, данные о воздушном судне и объекте, их ремонте и техническом обслуживании, доработках и специальных работах, предположительную причину отказа или дефекта, в том числе и мнения представителей промышленности и ремонтных заводов.

6. Подготовленные к отправке на исследования объекты должны быть упакованы в тару так, чтобы они не могли получить при транспортировке дополнительных повреждений, подвергнуться воздействию окружающей среды и претерпеть другие изменения.

На таре и транспортной накладной должен быть нанесен адрес, по которому направляются объекты, и крупными печатными буквами написано: "НА ИССЛЕДОВАНИЕ".

Приложение 23  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов  
Утверждаю

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(инициалы, фамилия)

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**Окончательный отчет по результатам  
расследования авиационного происшествия  
в гражданской (экспериментальной) авиации**

\_\_\_\_\_  
(вид авиационного происшествия)

\_\_\_\_\_  
самолета (вертолета)

\_\_\_\_\_  
(тип, государственный регистрационный опознавательный знак  
и принадлежность)

---

дата и место авиационного происшествия

## Общие сведения

Раздел начинается кратким изложением обстоятельств авиационного происшествия. Приводится название полномочного органа, проводившего расследование авиационного происшествия, состав комиссии по расследованию, уполномоченный представитель (представители), участвующие в расследовании.

Указываются адресаты, которым были направлены уведомления об авиационном происшествии.

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:

Председателя \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, имя, отчество)

Заместителя председателя \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, имя, отчество)

Членов комиссии \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, имя, отчество)

Сроки проведения расследования:

начало \_\_\_\_\_

(дата)

окончание \_\_\_\_\_

(дата утверждения отчета)

В расследовании принимали участие представители:

---

(перечислить министерства, государственные комитеты, ведомства,

---

учреждения, предприятия, организации)

предварительное следствие проводилось \_\_\_\_\_

(наименование

---

правоохранительного органа)

# 1. Фактическая информация

## 1.1. История полета

Приводятся краткое описание, содержащее следующую информацию:

дата происшествия, тип воздушного судна, государственный регистрационный знак, принадлежность воздушного судна и экипажа (авиакомпания);

выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество людей на борту, их гражданство, характер коммерческой загрузки, ее количественные и качественные характеристики;

последний аэропорт вылета, время вылета (местное или по UTC), намеченный пункт посадки;

этап полета, на котором произошло происшествие, время (местное или по UTC, день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);

подготовка к полету, описание полета и обстоятельств авиационного происшествия;

место происшествия относительно легко определяемого географического пункта (широта, долгота), его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности.

## 1.2. Телесные повреждения

Заполняется следующий бланк (цифрами).

Телесные повреждения	Экипаж	Пассажиры	Прочие лица
Со смертельным исходом			
Серьезные			
Незначительные/ отсутствуют			

Приводятся данные о причинах гибели находящихся на борту людей с указанием количества погибших по каждой причине.

## 1.3. Повреждения воздушного судна

Приводится краткое описание повреждения, полученного воздушным судном во время авиационного происшествия (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

## 1.4. Прочие повреждения

Приводится краткое описание повреждений, причиненных другим объектам, помимо воздушного судна.

## 1.5. Сведения о личном составе

Данные об экипаже.

О каждом из членов экипажа приводятся следующие сведения:

должность;

фамилия, имя, отчество;

дата рождения;

класс;

образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);

метеоминимум (для командиров воздушных судов);

общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду работ (для авиационных работ);

авиационные происшествия и инциденты в прошлом (если имело место, указать, когда и по какой причине);

номер, дата выдачи и срок действия свидетельства;

прохождение обязательных проверок;

информация о времени работы (в полете и общее рабочее время);

краткая оценка профессиональной подготовленности экипажа.

Данные о персонале наземных служб и управления воздушным движением (приводятся только в тех случаях, когда авиационное происшествие связано с неправильными действиями этих служб):

должность;

фамилия, имя, отчество;

дата рождения;

образование общее и специальное (наименование учебных заведений и годы их окончания);

время работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

О персонале службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается: наличие нарушений по управлению воздушным движением в прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Краткая оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

## 1.6. Сведения о воздушном судне

тип, государственный регистрационный опознавательный знак;

заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;  
краткие сведения о летной годности (наличие и срок действия свидетельств о годности к эксплуатации и регистрации);  
ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;  
налет с начала эксплуатации, количество посадок;  
количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;  
виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания ;  
количество и тип горюче-смазочных материалов, их кондиционность;  
сведения о массе и центровке воздушного судна, находились ли они в допустимых пределах;  
наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе, любые неисправности, известные до полета и во время полета, если они имеют отношение к авиационному происшествию.  
Если происшествие связано с нарушением работоспособности двигателей, то по этим двигателям указывается:  
тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска;  
ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;  
наработка с начала эксплуатации, наработка после последнего ремонта, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта;  
краткая оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям, сведения о технических характеристиках.

## **1.7. Метеорологическая информация**

Приводится прогнозируемая и фактическая погода на месте авиационного происшествия: условия естественного освещения во время авиационного происшествия, видимость горизонтальная и вертикальная, облачность, наличие осадков, направление и скорость ветра, температура воздуха, точка росы, влажность воздуха, атмосферное давление, наличие опасных метеоявлений, коэффициент сцепления на ВПП. В случае необходимости указывается также прогнозируемая и фактическая погода на основных и запасных аэродромах, по маршруту полета, прилагается анализ синоптической обстановки.

Краткая оценка метеобеспечения полета, наличие метеоинформации у экипажа.

## **1.8. Средства навигации, посадки и управления воздушным движением**

Наличие по табелю оснащения, исправность, использование. Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств навигации, посадки и управления воздушным движением.

### **1.9. Средства связи**

Информация о средствах авиационной связи, оценка их работоспособности.

### **1.10. Данные об аэродроме**

(если авиационное происшествие произошло в его пределах)

Состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина ВПП, КПБ, БПБ, (если происшествие связано с выкатыванием за ее пределы), расположение препятствий в районе аэродрома, светосигнальное оборудование и т.д. (если происшествие связано с преждевременным снижением или столкновением с препятствием в зоне аэродрома).

### **1.11. Бортовые самописцы**

Типы самописцев, установленные на воздушном судне, состояние после обнаружения и полученные с их помощью данные.

### **1.12. Сведения о состоянии элементов воздушного судна и их расположении на месте происшествия**

Общие сведения о месте происшествия и характере разброса элементов конструкции.

В этот раздел может быть включена схема (кроки) места происшествия и ее описание.

### **1.13. Медицинские сведения и краткие результаты патологоанатомических исследований**

Краткое описание результатов проведенных исследований и выявленных при этом соответствующих данных.

### **1.14. Данные о выживаемости пассажиров, членов экипажа и прочих лиц при авиационном происшествии**

Краткое описание местонахождения экипажа, пассажиров и прочих лиц и полученных ими телесных повреждений.

Приводится следующая медицинская информация, имеющая значение для технических аспектов расследования:

силы и перегрузки, действующие на лиц, находившихся на борту воздушного судна:

положение воздушного судна в момент столкновения с препятствием;

связь телесных повреждений с особенностями конструкции кресел, разрушением элементов конструкции воздушного судна, вдыханием дыма и продуктов горения, разгерметизацией.

### **1.15. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд**

Приводятся данные о времени обнаружения места авиационного происшествия, прибытия аварийно-спасательной команды и ее составе, времени эвакуации лиц, находившихся на борту, из воздушного судна. Указываются причины возникновения и характер пожара, время его ликвидации, количество пожарной техники, эффективность аварийно-спасательных работ и систем пожаротушения.

### **1.16. Испытания и исследования**

Приводится краткое описание результатов испытаний и исследований.

### **1.17. Информация об организациях и административной деятельности, имеющих отношение к происшествию**

Приводится соответствующая информация об организациях и их административной деятельности, имеющих отношение к эксплуатации воздушного судна.

К организациям относятся, например, эксплуатант и владелец воздушного судна, службы управления воздушным движением, службы эксплуатации аэродромов, метеослужбы и т.п., а также регламентирующие полномочные органы.

Информация может включать сведения об экономическом статусе, структурах, функциях, ресурсах, административной деятельности и нормативных документах организаций.

### **1.18. Дополнительная информация**

Приводится вся фактическая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах происшествия и не отраженная в предыдущих разделах

отчета. При необходимости делаются точные ссылки на другие материалы расследования.

## **2. Анализ**

Данный раздел является основным разделом Окончательного отчета комиссии и должен полностью обосновывать заключение о причинах происшествия и рекомендации комиссии.

Раздел должен содержать:

хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации с раскрытием причинно-следственных связей между ними;

анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, отклонений от норм проектирования, изготовления и эксплуатации, недостатков подготовки и обеспечения полетов, руководящих документов и т.п. с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки профилактических мероприятий по устранению;

анализ и обоснование причин возникновения отклонений, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации, и исход полета.

В анализе должны также приводиться факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия авиационного происшествия.

Вся необходимая для понимания и обоснования анализа фактическая информация включается в текст непосредственно или в качестве приложения к Окончательному отчету. При необходимости даются точные ссылки на другие материалы расследования.

## **3. Заключение**

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) авиационного происшествия. Формулировка должна включать в себя все отклонения, приведшие к возникновению и развитию особой ситуации.

После формулировки причины происшествия указываются обобщенные группы причин и детализированные причины (факторы) оказавшие влияние на исход полета в соответствии с Руководством по эксплуатации МАСУ "Безопасность" в хронологическом порядке их проявления.

## **4. Недостатки, выявленные при расследовании**

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, проектирования, изготовления и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки руководящих документов, выявленные в процессе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

## **5. Рекомендации по повышению безопасности**

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков. Раздел состоит из двух частей:

Рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета.

Рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход данного полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены комиссии \_\_\_\_\_ (подписи)

В случае, когда нет необходимости в оформлении отдельных разделов отчета, в разделах указывается только причина их незаполнения.

К Окончательному отчету расследования прикладываются материалы расследования авиационного происшествия.

Материалы располагаются в деле об авиационном происшествии следующим образом:

Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия.

Материалы расследования:

приказ о назначении комиссии по расследованию;

протоколы заседаний комиссии;

отчеты подкомиссий и их рабочих групп, с приложениями;

отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;

результаты специальных исследований и экспертные заключения с приложением соответствующих заданий комиссии по расследованию.

Приложение 24  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов

**Перечень инцидентов и серьезных инцидентов, подлежащих  
расследованию в гражданской (экспериментальной) авиации**

1. К авиационным инцидентам, подлежащим расследованию в эксплуатации относятся:

1) разрушение или повреждение несилowych элементов планера с нарушением герметичности гермокабин или отделением частей. Разрушение или рассоединение узлов навески аэродинамических поверхностей управления, пилонов и двигателей. Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера и силовых стеклах. Отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей. Возникновение недопустимых вибраций, колебаний агрегатов воздушного судна;

2) потеря капотов двигателя и элементов реверсивного устройства, которая не приводит к дальнейшему повреждению воздушного судна;

3) события, при которых лопатки компрессора или турбины или другие внутренние элементы двигателя выбрасываются через выхлопную трубу двигателя;

4) разрушение или потеря обтекателя радиолокатора, которая не приводит к значительному повреждению других элементов конструкции или систем;

5) разрушение лопасти воздушного винта или повреждение ее, срыв обтекателя втулки воздушного винта или обогревательной накладки (для самолетов с воздушными винтами). Разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта (для вертолетов);

6) изменение (или невозможность регулирования) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшие к необходимости выключения двигателя в полете. Выключение двигателя, не предусмотренное заданием (в том числе выключение двигателя вследствие появления ложного сигнала об его отказе). Локализованное разрушение двигателя, вспомогательной силовой установки или их агрегатов, невозможность запуска двигателя в полете;

7) невыключение, самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги двигателя воздушного судна. Неснятие воздушных винтов с упора;

8) невыработка топлива из отдельных баков воздушного судна или неравномерная его выработка, не устраняемая мерами, предусмотренными руководством по летной эксплуатации данного воздушного судна. Нарушение питания двигателя топливом. Течь топлива в полете. Отказ системы измерения расхода или количества топлива, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива. Посадка воздушного судна с количеством топлива менее необходимого для выполнения повторного захода на посадку. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке.

Заправка воздушного судна некондиционными горюче-смазочными материалами

;

9) невыпуск/неуборка одной или более стоек шасси от основной системы. Складывание стойки шасси или посадка с убранными шасси, в результате чего произошло лишь повреждение обшивки. Самопроизвольный или ошибочный выпуск/уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси. Разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек. Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси. Отказ или невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси;

10) отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес. Разрушение любого количества авиашин, приведшее к повреждению элементов конструкции планера или двигателя;

11) разгерметизация гидросистемы воздушного судна. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации, если нет дублирующих гидросистем. Отказ системы регулирования температуры или давления в гермокабине воздушного судна, приведшие к необходимости его снижения;

12) полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях). Полет в условиях обледенения на воздушном судне, не оборудованном системой противообледенения. Выпуск обледеневшего воздушного судна в полет. Отказ системы очистки стекол кабины экипажа воздушного судна;

13) утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости экстренного снижения;

14) самопроизвольное или ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом воздушного судна;

15) появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в кабине воздушного судна. Ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре;

16) нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку. Изменение заданной высоты полета без согласования с органом УВД. Изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна. Уход на второй круг с высоты менее допустимой для данного типа воздушного судна. Полет воздушных судов, осуществляемый без заявок и разрешения органов управления воздушным движением. Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального и бокового

эшелонирования, отклонение за пределы установленной зоны полетов и воздушных трасс, нарушение установленных метеоминимумов при взлете, посадке или полете;

17) взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям руководства по летной эксплуатации. Взлет воздушного судна с застопоренными рулями. Посадка с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа воздушного судна;

18) повреждение воздушного судна градом. Отказ радиолокатора при полете в зоне грозовой деятельности. Поражение воздушного судна электрическим разрядом в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу каких-либо систем или двигателя;

19) столкновение воздушного судна с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы. Столкновение или угроза столкновения воздушного судна с объектами на земле (наземными препятствиями, людьми, животными или транспортными средствами на ВПП, РД, перронах);

20) касание наземных препятствий (мачт, труб, антенн, линий электропередачи, деревьев, местных повышений рельефа и т.д.) любым элементом конструкции воздушного судна. Касание земли крылом, лопастью винта, хвостовой пятой и т.д. при взлете или посадке;

21) вынужденная посадка воздушного судна, посадка на незапланированный (не заявленный для полета) аэродром (посадочную площадку). Посадка вне границ взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки). Прием и выпуск воздушных судов с неподготовленной взлетно-посадочной полосы (посадочной площадке);

22) рассогласование органов управления и рулевых поверхностей воздушного судна. Отказ гидроусиления при управлении рулевыми поверхностями воздушного судна. Невозможность триммирования усилий на органах управления воздушного судна. Невозможность отклонения, самопроизвольное или ошибочное отклонение, самопроизвольная перекладка стабилизатора воздушного судна. Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и (или) индикации положения стабилизатора или механизации крыла;

23) потеря экипажем воздушного судна радиосвязи в полете;

24) нарушение экипажем воздушного судна норм загрузки или центровки воздушного судна. Смещение грузов в полете;

25) самопроизвольный сброс груза, обрыв внешней подвески вертолета.

2. К серьезным инцидентам, подлежащим расследованию в эксплуатации относятся:

- 1) опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации воздушных судов экипажу потребовалось предпринять действия по уклонению;
- 2) ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей;
- 3) прерванные взлеты с закрытой, занятой или не назначенной ВПП, в том числе взлеты с закрытой, занятой или не назначенной ВПП, взлеты с закрытой или занятой ВПП;
- 4) посадки или попытки выполнить посадку на закрытую, занятую или не назначенную ВПП;
- 5) явная неспособность воздушного судна достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты, приведшая к прекращению взлета и/или к вынужденной посадке;
- 6) пожары и случаи появления дыма в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнегасящих веществ;
- 7) ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода;
- 8) случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей;
- 9) неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, существенно влияющие на эксплуатацию воздушного судна;
- 10) потеря работоспособности членами летного экипажа в полете;
- 11) количество топлива, требующее объявление пилотом аварийной обстановки;
- 12) инциденты при взлете или посадке. Посадка воздушных судов до ВПП или выкатывание за пределы ВПП;
- 13) несанкционированные выезды на ВПП;
- 14) отказы систем, попадание в зону опасных метеоявлений;
- 15) выход воздушного судна за пределы ограничений, допустимых руководством по летной эксплуатации;
- 16) отказы более одной системы в системе резервирования, являющийся обязательной для управления полетом и навигации.

Приложение 25  
к Правилам расследования авиационных  
происшествий и инцидентов  
Утверждаю

---

(должность)

---

(инициалы, фамилия)

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## Отчет по результатам расследования авиационного инцидента в гражданской (экспериментальной) авиации

— \_\_\_\_\_  
(тип ВС, государственный регистрационный опознавательный знак)

\_\_\_\_\_ (место составления отчета) (дата)

Комиссия в составе:

Председателя: \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

Членов комиссии \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

Назначенная приказом \_\_\_\_\_

(должность лица, назначившего комиссию)

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_, с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_

(дата) (дата) (дата)

провела расследование инцидента с самолетом (вертолетом)

— \_\_\_\_\_  
(тип, государственный регистрационный опознавательный знак и принадлежность)

— \_\_\_\_\_  
происшедшего \_\_\_\_\_

— \_\_\_\_\_  
(дата, место)

### 1. Обстоятельства

В произвольной форме излагается следующая информация:

дата события, принадлежность воздушного судна и экипажа, выполняемое задание, номер рейса, маршрут полета, количество пассажиров на борту;

последний пункт вылета, время вылета, намеченный пункт посадки;

этап полета, на котором произошло событие, время события (местное или UTC), время суток (день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);

место события относительно легко определяемого географического пункта, его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности, характер грунта;

что конкретно произошло;

последствия события для людей и воздушного судна (количество получивших телесное повреждение из числа пассажиров, в том числе отдельно взрослых и детей, и членов экипажа), а также степень тяжести, указать травмы, полученные при эвакуации из потерпевшего бедствие воздушного судна и других лиц, степень повреждения воздушного судна.

Другие необходимые данные приводятся в зависимости от обстоятельств события.

## **2. Фактическая информация**

### **2.1. Данные об экипаже**

Данные об экипаже включают следующие сведения: должность, фамилию, имя, отчество, возраст, квалификационный класс, образование (наименование учебного заведения и год окончания), метеоминимум (для командира воздушного судна);

общий налет, налет на данном типе, в данной должности, налет по данному виду авиационных работ;

имел ли авиационные происшествия или подобные инциденты в прошлом.

Дается краткая характеристика профессиональной подготовки экипажа.

### **2.2. Данные о персонале наземных служб**

**(если событие связано с неправильными действиями этих служб)**

Данные о персонале наземных служб включают: должность, фамилию, имя, отчество, возраст, образование (наименование учебного заведения и год окончания), стаж работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

О персонале службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается: наличие нарушений в сфере управления воздушным движением в прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Дается оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб. Указываются ошибки и нарушения, допущенные персоналом.

### **2.3. Данные о воздушном судне**

Указывается:

тип, государственной регистрационный и опознавательный знаки;

заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;

ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;

налет с начала эксплуатации, количество посадок;

количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;

даты и виды последнего периодического и оперативного технического обслуживания;

сведения о массе и центровке воздушного судна, находились ли они в допустимых пределах;

наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе.

Если событие связано с нарушением работоспособности двигателей, то по этим двигателям указывается:

тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска;

ресурс: гарантийный, назначенный, до первого ремонта, межремонтный;

наработка с начала эксплуатации, наработка после последнего ремонта, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта.

Дается краткая оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям, сведения о технических характеристиках.

Если событие связано с отказом агрегата, то приводятся данные по этому агрегату.

## **2.4. Метеорологическая информация**

Приводится фактическая и прогнозируемая погода на месте события, передача метеоинформации на борт. В случае, когда событие произошло из-за неблагоприятных метеоусловий или они сопутствовали ему, приводятся все метеорологические данные, необходимые при расследовании авиационного инцидента.

Дается краткая оценка метеообеспечения полета.

## **2.5. Данные о средствах связи, навигации, посадки и управления воздушным движением (если событие связано с ними)**

Указываются наличие по табелю оснащения, исправность, использование.

Отмечаются случаи отказа или неправильного использования средств навигации, посадки и управления воздушным движением. Дается краткая оценка радиосветотехнического обеспечения полета.

## **2.6. Данные об аэродроме**

Если событие связано с выкатыванием воздушного судна за пределы взлетно-посадочной полосы или грубой посадкой, указывается: состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина взлетно-посадочной полосы и ее элементов.

Если событие связано с преждевременным снижением или столкновением, либо угрозой столкновения с препятствиями в районе аэродрома, указывается: расположение препятствий в районе аэродрома, тип и состояние светосигнального оборудования и т.д.

## **2.7. Действия аварийно-спасательных и пожарных команд (если событие связано с вынужденной посадкой воздушного судна, пожаром)**

Приводятся данные о времени обнаружения места события, прибытия аварийно-спасательной команды. Указываются причина и характер пожара, время его ликвидации, количество задействованной пожарной техники, эффективность аварийно-спасательных работ. Указывается количество лиц, получивших термические ожоги (членов экипажа, пассажиров, лиц, принимавших участие в аварийно-спасательных работах).

## **2.8. Данные о травмированных пассажирах и членах экипажа**

Приводятся диагнозы каждого из пострадавших при событии с указанием тяжести вреда здоровью.

## **2.9. Работы, проведенные комиссией**

Указываются результаты проверок, испытаний, осмотров авиатехники и анализа горюче-смазочных материалов. Дается анализ полетной информации по записям бортовых регистраторов.

Приводится вся фактическая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах события и не отраженная в предыдущих разделах отчета. При необходимости делаются точные ссылки на другие материалы расследования.

О персонале службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается: наличие нарушений в сфере управления воздушным движением в

прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Дается оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб. Указываются ошибки и нарушения, допущенные персоналом.

### **3. Анализ**

Данный раздел является основным разделом отчета комиссии и должен полностью обосновывать заключение о причинах события и рекомендации комиссии.

Раздел должен содержать:

хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации с раскрытием причинно-следственных связей между ними;

анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиатехники, обеспечения полета, отклонений от норм проектирования, изготовления и эксплуатации, недостатков подготовки и обеспечения полетов, руководящих документов и т.п. с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки профилактических мероприятий по устранению;

анализ и обоснование причин возникновения отклонений, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации, и исход полета.

В анализе должны также приводиться факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия авиационного события.

Вся необходимая для понимания и обоснования анализа фактическая информация включается в текст раздела. При необходимости даются ссылки на другие материалы расследования.

### **4. Заключение**

В произвольной форме приводится формулировка причины (причин) авиационного события. Формулировка должна включать в себя все отклонения, приведшие к возникновению и развитию особой ситуации.

После формулировки причины события указываются обобщенные группы причин и способствующие факторы, оказавшие влияние на исход полета.

### **5. Недостатки, выявленные при расследовании**

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, проектирования, изготовления и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки руководящих документов, выявленные в процессе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

## **6. Рекомендации**

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков. Раздел состоит из двух частей:

рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета;

рекомендации, направленные на устранение недостатков, не оказавших влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход данного полета, но отрицательно влияющих на безопасность полетов в целом.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии \_\_\_\_\_  
(подписи, инициалы, фамилии)

К Отчету расследования прикладываются материалы расследования события, которые располагаются в деле следующим образом:

Документы комиссии:

отчет о расследовании события;

приказ о назначении комиссии по расследованию;

протоколы заседаний комиссии.

Материалы расследования:

отчеты подкомиссий с приложениями;

отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;

материалы специальных исследований и экспертные заключения с приложением соответствующих заданий комиссии по расследованию.