



Об утверждении Перечня инцидентов, представляющих наибольший интерес для предотвращения авиационных происшествий и подлежащих обязательному расследованию

Утративший силу

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 29 сентября 2004 года N 368-I. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 октября 2004 года N 3157. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 ноября 2013 года № 908

Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 20.11.2013 № 908.

В соответствии с пунктом 7 Положения о правилах проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 19 июня 1996 года N 755 "Об утверждении Положения о правилах проведения служебного расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Республики Казахстан" **ПРИКАЗЫВАЮ**: См. P1100000828

1. Утвердить прилагаемый Перечень инцидентов, представляющих наибольший интерес для предотвращения авиационных происшествий и подлежащих обязательному расследованию.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Дауталиеву М.М.) обеспечить представление настоящего приказа для государственной регистрации в Министерство юстиции Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Кошанова Е.Ж.

4. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

Министр

У т в е р ж д е н

п р и к а з о м М и н и с т р а

т р а н с п о р т а и к о м м у н и к а ц и я м

Республики Казахстан
от 29 сентября 2004г. N 368-І
"Об утверждении Перечня инцидентов,
представляющих наибольший интерес для
предотвращения авиационных происшествий
и подлежащих обязательному расследованию"

**Перечень
инцидентов, представляющих наибольший интерес
для предотвращения авиационных происшествий и
подлежащих обязательному расследованию**

1. К инцидентам, представляющим наибольший интерес для предотвращения авиационных происшествий и подлежащих обязательному расследованию относятся :

1) опасные сближения воздушного судна (далее - ВС), при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или когда целесообразно предпринять действия по уклонению ;

2) ситуация, в которой удалось избежать столкновения исправного ВС с землей, не классифицированного как авиационное происшествие, или же значительная неисправность в работе системы предупреждения сближения с землей ;

3) взлеты, включая прерванные взлеты, с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП). Посадки или попытки выполнить посадку ВС на закрытую или занятую ВПП;

4) серьезные неисправности ВС, приведшие к невозможности достичь необходимых характеристик эксплуатации ВС;

5) пожары и случаи появления дыма в пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары затушены с помощью огнетушащих веществ ;

6) ситуации, в которых потребовалось аварийно использовать кислород членами экипажа ;

7) случаи потери трудоспособности членами экипажа в полете;

8) случаи разрушения конструкции ВС, включая трещины элементов конструкции ВС, превышающие разрешенные ограничения, а также неисправность шасси воздушного судна;

9) разрушение двигателя, не классифицированное как авиационное происшествие ;

10) неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, существенно влияющие на эксплуатацию ВС;

11) отказы более одной системы в системе резервирования ВС, являющейся обязательной для управления полетом и навигации;

12) ситуация, когда остаток топлива ВС, требует объявление пилотом аварийной обстановки;

13) инциденты при взлете и посадке, приведшие к выкатыванию ВС за пределы ВПП;

14) трудности, возможные или фактические, в управлении ВС, вызванные любым авиационным происшествием, включая:
выход из строя систем воздушного судна;
погодные феномены;
выход за пределы установленных летных ограничений.

15) эксплуатация ВС, нарушающая требования нормативных правовых актов в области гражданской авиации, которая могла бы привести к авиационному происшествию;

16) неисправность ВС после наземного технического обслуживания, которая могла привести к авиационному происшествию;

17) изменение (неизменение) заданных параметров работы двигателя ВС, приводящее к необходимости выключения двигателя в полете;

18) выключение двигателя ВС, не предусмотренное заданием (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала об его отказе);

19) локализованное выключение двигателя ВС, вспомогательной силовой установки или их агрегатов, не запуск двигателя ВС в полете;

20) невключение, невключение, самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги двигателя ВС. Не снятие воздушных винтов ВС с упора;

21) невыработка топлива из отдельных баков ВС или неравномерная его выработка, неустраняемая мерами, предусмотренными руководством летной эксплуатации (далее - РЛЭ) данного типа ВС. Нарушение питания двигателя ВС топливом. Течь топлива в полете;

22) отказ системы измерения расхода или количества топлива ВС, не дающий экипажу возможность определения расхода или остатка топлива;

23) несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси ВС;

24) отказ или невключение экипажем системы управления колесами передней стойки шасси ВС;

25) отказ основной системы торможения ВС. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес стоек шасси ВС;

26) рассогласование органов управления и рулевых поверхностей ВС;
27) невведение ограничения или невозстановление полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления ВС. Нарушение нормальной реакции ВС на управляющие воздействия;

28) взлет ВС с застопоренными рулями;
29) недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация на органах управления ВС;

30) отказ гидроусиления при управлении рулевыми поверхностями ВС;

31) невозможность триммирования усилий на органах управления ВС;

32) невозможность отклонения, самопроизвольное или ошибочное отклонение, самопроизвольная перекладка стабилизатора ВС;

33) несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и (или) индикации положения стабилизатора или механизации крыла ВС;

34) потеря экипажем ВС радиосвязи в полете;

35) потеря экипажем ВС пространственной или навигационной ориентировки ;

36) самопроизвольное или ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом ВС;

37) разгерметизация гидросистемы ВС. Падение давления в одной и более гидросистемах без разгерметизации, если нет дублирующих гидросистем ВС;

38) недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и (или) переменным током от одного и более распределительных устройств системы электроснабжения ВС, вызвавших переход на аварийное питание постоянным или переменным током;

39) полет на обледеневшем ВС (при наличии льда на поверхностях). Полет в условиях обледенения на ВС, не оборудованных системой противообледенения. Выпуск обледеневшего ВС в полет. Отказ системы очистки стекол кабины экипажа ВС ;

40) отказ системы регулирования температуры или давления в гермокабине ВС, приведшие к необходимости снижения ВС;

41) возникновение недопустимых вибраций, колебаний агрегатов ВС;

42) выпуск ВС в полет с незавершенным технически обслуживанием. Заправка ВС некондиционным горюче-смазочным материалом;

43) нарушение экипажем ВС норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных РЛЭ данного типа ВС. Смещение грузов в полете;

44) нарушение экипажем ВС установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродромов, снижения или захода на посадку. Изменение экипажем ВС заданной высоты полета без согласования с диспетчером;

45) нарушение ВС безопасной высоты полета, установленных правил

вертикального или бокового эшелонирования, минимума погоды при взлете, посадке или полете по трассам, международным воздушным линиям;

46) взлет, полет или посадка ВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ данного типа ВС;

47) выход ВС за ограничения, предусмотренные РЛЭ данного типа ВС (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т.д.), приведшие к экстренному изменению режимов полета или выполнению после посадки дополнительных работ на ВС;

48) нарушение порядка и сроков передачи на борт ВС штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки, требующей изменения плана полета;

49) посадка ВС с количеством топлива, меньшим потребного для выполнения повторного захода на посадку;

50) выполнение экипажем ВС посадок на площадки, подобранные с воздуха, которые не отвечают установленным требованиям. Выполнение экипажем ВС самовольных посадок, не предусмотренных заданием на полет;

51) самопроизвольный сброс груза, обрыв внешней подвески ВС;

52) выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета ВС, приведший к потере радиосвязи, ориентировки, уходу на второй круг или запасной аэродром или обусловивший посадку ниже установленного минимума.

2. Расследования инцидентов с воздушными судами гражданской авиации, указанных в подпунктах 17)-52) пункта 1 настоящего Перечня, могут проводиться комиссией эксплуатанта или организации гражданской авиации, на территории которой произошел инцидент, по поручению уполномоченного органа в области государственного регулирования гражданской авиации.