

**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*

Утвержден

приказом Министра

транспорта и коммуникаций

Республики Казахстан

от 29 сентября 2004г. N 368-I

"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 огнегасящих 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, невыключение, 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 невосстановление 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.

 © 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан