



**О внесении изменения в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2015 года № 145 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан"**

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 4 августа 2020 года № 369. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 7 августа 2020 года № 21068

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2015 года № 145 "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10821, опубликован 8 июня 2015 года в информационно-правовой системе "Әділет") следующее изменение:

Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Начальнику Департамента по надзору за безопасностью полетов государственной авиации Республики Казахстан Министерства обороны Республики Казахстан обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства обороны Республики Казахстан после его первого официального опубликования;

3) направление сведений в Юридический департамент Министерства обороны Республики Казахстан об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1) и 2) настоящего пункта в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего заместителя Министра обороны Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

*Министр обороны  
Республики Казахстан*

*Н. Ермакбаев*

**" С О Г Л А С О В А Н "**

**П р е д с е д а т е л ь  
н а ц и о н а л ь н о й**

**К о м и т е т а  
б е з о п а с н о с т и**

-----  
" " \_\_\_\_\_ 2020 года

" С О Г Л А С О В А Н "

М и н и с т р  
Р е с п у б л и к и

в н у т р е н н и х

д е л

К а з а х с т а н

-----  
" " \_\_\_\_\_ 2020 года

Приложение  
к приказу Министра обороны  
Республики Казахстан  
от 4 августа 2020 года № 369  
Утверждены  
приказом Министра обороны  
Республики Казахстан  
от 18 марта 2015 года № 145

## **Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан**

### **Раздел 1. Общие положения**

1. Настоящие Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан (далее – Правила) определяют порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан.

2. В Правилах используются следующие основные понятия:

1) аварийная ситуация – особая ситуация, при которой возможности и квалификации экипажа и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением), а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного происшествия и потеря или повреждение воздушного судна является наиболее вероятной;

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

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

4) авиационный персонал – физические лица, имеющие специальную и/или профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по выполнению и обеспечению полетов воздушных судов, воздушных перевозок и авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением;

5) авиационное происшествие – авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) какого-либо лица, находившегося на борту воздушного судна, и/или утрате этого воздушного судна. Воздушное судно считается утраченным, если:

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;

восстановление воздушного судна невозможно или экономически нецелесообразно;

6) рекомендации по результатам расследования авиационного происшествия – предложения, выработанные на основе информации, полученной при его расследовании, и направленные на предотвращение авиационных происшествий;

7) авария – авиационное происшествие без человеческих жертв;

8) авиационная часть – республиканское государственное учреждение, осуществляющее организацию и выполнение полетов воздушных судов государственной авиации, их эксплуатацию и хранение;

9) катастрофа – авиационное происшествие с человеческими жертвами;

10) катастрофическая ситуация – особая ситуация, при которой предотвращение гибели экипажа (пассажиров) невозможно и/или потеря воздушного судна неизбежна;

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

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

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

14) государство регистрации воздушного судна – государство, в реестрах которого зарегистрировано воздушное судно;

15) летная эксплуатация воздушного судна – процесс эксплуатации воздушного судна, охватывающий период от начала проведения экипажем предполетного осмотра

воздушного судна и до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно (момента подбора беспилотного летательного аппарата);

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

17) особая ситуация – ситуация, возникающая в процессе эксплуатации воздушного судна в результате проявления (воздействия) опасных факторов;

18) чрезвычайное происшествие – не относящееся к авиационному происшествию событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, при котором наступило одно из следующих последствий:

утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, во время боевого вылета, в результате террористического акта, угона или попытки угона воздушного судна;

гибель людей, находившихся на борту воздушного судна, в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после его вынужденной посадки вне аэродрома;

утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на земле (палубе корабля), в результате авиационного происшествия с другим воздушным судном;

утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на нем, при выполнении специальных задач в зонах чрезвычайного положения;

19) серьезный авиационный инцидент – авиационный инцидент, связанный с возникновением условий, характеризующихся значительным повышением вероятности авиационного происшествия, для предотвращения которого требуется выполнение экипажем и/или органами управления воздушного движения, обслуживания воздушного движения сложных и/или экстренных действий, не применяемых в условиях нормального полета воздушного судна;

20) государство-разработчик – государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа воздушного судна;

21) государство места события – государство, на территории которого имело место авиационное происшествие или инцидент;

22) наземное происшествие – событие, не относящееся к авиационному происшествию, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошло его повреждение или утрата;

23) дежурная группа расследователей – группа специалистов органа безопасности полетов государственной авиации, определяемая для проведения мероприятий по расследованию авиационного события и осуществлению полномочий комиссии по его расследованию (далее – Комиссия) до ее назначения. При назначении Комиссии специалисты дежурной группы расследователей включаются в ее состав;

24) опасный фактор – потенциальная причина (фактор), проявление которой привело (приводит или может привести) к возникновению и/или развитию особой ситуации;

25) опасное сближение – непреднамеренное и непредусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины, в результате которого возникает опасность их столкновения;

26) сложная ситуация – особая ситуация, при которой возможности и квалификации экипажа и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением), а также резервы работоспособности авиационной техники достаточны для предотвращения авиационного происшествия;

27) усложненная ситуация – особая ситуация, при которой полет вероятно завершится без особых и экстренных действий экипажа;

28) части обеспечения – авиационно-технические базы, авиационные комендатуры, центры управления воздушным движением, части связи и радиотехнического обеспечения, части материально-технического обеспечения;

29) сопутствующие факторы – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, устранение, предотвращение или отсутствие которых уменьшило бы вероятность авиационного происшествия или инцидента или ослабило бы тяжесть последствий этого авиационного происшествия или инцидента;

30) орган безопасности полетов государственной авиации – структурное подразделение Министерства обороны Республики Казахстан, осуществляющее государственный контроль и надзор по вопросам безопасности полетов в государственной авиации Республики Казахстан;

31) органы управления государственной авиации – Управление главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан, Главное командование Национальной гвардии Республики Казахстан, Авиационная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан;

32) уполномоченный орган в сфере государственной авиации – Министерство обороны Республики Казахстан;

33) телесное повреждение со смертельным исходом – телесное повреждение, в результате которого в течение тридцати календарных дней с момента авиационного происшествия наступила смерть;

34) советник уполномоченного представителя – лицо, имеющее опыт в расследовании авиационных происшествий и оказывающее помощь уполномоченному представителю в проведении расследования авиационного происшествия;

35) уполномоченный представитель – лицо, назначенное уполномоченным органом в сфере государственной авиации в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством;

36) безопасность полета – комплекс мер, обеспечивающих безопасное проведение полетов, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей, или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;

37) орган безопасности полетов – структурное подразделение в составе органа управления, авиационной части государственной авиации;

38) ошибочное действие (ошибка) летного состава – неправильное или несвоевременное действие, бездействие по управлению воздушным судном без наличия умысла. Ошибочные действия летного состава определяются инструкторским составом, персоналом группы руководства полетами и по данным материалов объективного контроля;

39) полетное задание – задание на полет от взлета до посадки воздушного судна, определенное курсом боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации или заданное летчику (оператору БПЛА) командиром (начальником).

3. Процесс расследования авиационных происшествий или инцидентов включает в себя выявление опасных факторов, сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационных происшествий или инцидентов, подготовку отчетных материалов и заключения, разработку рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий, исключению повторяемости авиационных инцидентов по установленным причинам.

4. При авиационных событиях с беспилотными летательными аппаратами (далее – БПЛА) специалистами органа военного управления (по принадлежности воздушного судна), имеющими соответствующую подготовку и опыт в эксплуатации БПЛА, проводится служебное расследование в соответствии с Общевоинскими уставами Вооруженных Сил, других войск и воинских формирований Республики Казахстан, утвержденными Указом Президента Республики Казахстан от 5 июля 2007 года № 364.

5. В случае наземного происшествия с воздушным судном органом управления государственной авиации назначается комиссия по его расследованию и определению порядка восстановления воздушного судна. Один экземпляр акта расследования, по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам, предоставляется в орган безопасности полетов государственной авиации.

6. Целью расследования авиационного происшествия или инцидента является установление причин события и (или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий и обеспечению безопасности полетов.

7. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

8. При проведении расследований авиационных событий не допускается вмешательство в деятельность членов Комиссии и экспертов со стороны должностных лиц, не входящих в состав Комиссии.

## **Раздел 2. Порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов**

### **Глава 1. Авиационные происшествия**

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

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

Оперативный дежурный органа управления государственной авиации оповещает об авиационном происшествии руководителя органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна), оперативного дежурного Центрального командного пункта Генерального штаба Вооруженных Сил Республики Казахстан и орган безопасности полетов государственной авиации.

Информация об авиационном происшествии с воздушным судном, выполняющим перелет, доводится до командира авиационной части (по принадлежности данного воздушного судна).

Первичная информация об авиационном происшествии регистрируется в журналах учета оповещений об авиационных событиях по форме, согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

10. Устный доклад об авиационном происшествии командир авиационной части представляет немедленно руководителю органа управления государственной авиации и руководителю органа безопасности полетов государственной авиации.

11. В устном докладе указываются:

1) дата, время (Нур-Султана), классификация авиационного происшествия (катастрофа или авария), район авиационного происшествия;

2) информация об экипаже, наличии пассажиров на борту воздушного судна, последствия (невредимы, ранены, погибли);

3) информация об организации поисково-спасательных работ, в соответствии с Правилами по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на

территории Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296 (далее – Постановление № 1296);

4) известные обстоятельства (полетное задание, метеоусловия, аэродром вылета, тип бортовой, номер и принадлежность воздушного судна);

5) наличие на борту воздушного судна опасных грузов или боеприпасов;

6) предложения по оказанию дополнительной помощи в проведении поисково-спасательных работ.

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

12. Руководитель органа управления государственной авиации, после уточнения информации об авиационном происшествии, представляет руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации устный доклад, в котором указывает краткие обстоятельства, последствия и принимаемые меры.

13. Оперативная информация об авиационном происшествии представляется командиром авиационной части (по принадлежности воздушного судна) в форме письменного доклада руководителю органа управления государственной авиации и руководителю органа безопасности полетов государственной авиации в течение двух часов с момента авиационного происшествия.

14. В оперативной информации указываются:

1) дата, время (Нур-Султана), классификация авиационного происшествия;

2) район авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране индикатора радиолокационной станции, координаты места падения воздушного судна);

3) данные об экипаже, полетном задании, метеоусловиях, аэродроме вылета, типе, бортовом, заводском номере и принадлежности воздушного судна;

4) данные о пассажирах, находившихся на борту воздушного судна;

5) данные об опасных грузах или боеприпасах, находившихся на борту воздушного судна и их характеристиках;

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

7) данные о проводимых поисково-спасательных работах, в соответствии с Постановлением № 1296;

8) информация об организации первоначальных мероприятий по факту авиационного происшествия;

9) другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления доклада.



15. Оповещение об авиационном происшествии государственных органов-пользователей воздушного пространства осуществляет орган безопасности полетов государственной авиации.

16. Организация оповещения подчиненных авиационных частей, частей обеспечения об авиационном происшествии, возлагается на соответствующих руководителей органов управления государственной авиации.

17. Командир воинской части, в течение суток оповещает об авиационном происшествии местный исполнительный орган (акимат) и департамент экологии, на территории которых произошло авиационное происшествие.

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

18. Выполнение мероприятий дежурной группой расследователей и организация проведения расследований авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации возлагается на руководителя органа безопасности полетов государственной авиации.

19. Для расследования авиационного происшествия, руководитель уполномоченного органа в сфере государственной авиации назначает Комиссию. Структурные подразделения уполномоченного органа в сфере государственной авиации обеспечивают оперативное согласование проекта приказа о создании Комиссии.

Комиссия состоит из председателя, заместителя председателя и членов Комиссии. Председателем Комиссии по расследованию авиационного происшествия назначается должностное лицо из числа летного состава органа безопасности полетов государственной авиации, имеющего соответствующую подготовку и опыт участия в расследовании авиационных происшествий.

20. Членами Комиссии назначаются лица из числа авиационного персонала. Состав Комиссии формируется руководителем органа безопасности полетов государственной авиации.

21. Рабочими органами Комиссии являются:

1) летная, инженерно-техническая и административно-штабная подкомиссии, входящие в состав Комиссии и возглавляемые членами Комиссии из числа личного состава органа безопасности полетов государственной авиации;

2) расчетно-аналитическая, рабочие, исследовательские, экспертные и другие группы, которые могут не входить в состав подкомиссий.

Работу групп могут возглавлять специалисты, которые не являются членами Комиссии. Решение о создании и составе рабочих органов принимает председатель Комиссии.

Основные задачи подкомиссий определены в приложении 3 к настоящим Правилам.

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

23. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия и инцидента:

1) проводить осмотр места авиационного события, объектов и обломков, относящихся к авиационному происшествию или инциденту;

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

3) опрашивать очевидцев и лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному событию, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

4) организовать и проводить эксперименты, экспертизы, аналитические, лабораторные и другие исследования, необходимые для установления причин авиационного происшествия или инцидента и/или сопутствующих факторов;

5) определять объекты, которые подлежат направлению в научно-исследовательские, конструкторские, ремонтные и промышленные организации (далее – научно-исследовательские организации);

6) 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;

7) обследовать потерпевшее авиационное событие 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;

8) запрашивать и получать от соответствующих государственных органов, а также от физических и юридических лиц сведения и данные по вопросам, связанным с данным авиационным событием;

9) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа воздушного судна, с которым произошло авиационное событие, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала;

10) вырабатывать рекомендации в целях предотвращения авиационных происшествий и исключения повторяемости авиационных инцидентов по известным причинам;

11) привлекать к работе в составе рабочих органов Комиссии авиационный персонал авиационной части, в которой произошло авиационное событие;

12) принимать решение о месте обработки материалов объективного контроля.

24. Для работы в составе Комиссии и в ее рабочих органах привлекаются представители государственных органов, авиационный персонал государственной

авиации, по согласованию с соответствующими руководителями государственных органов и органов управления государственной авиации. Информация о кандидатах для работы в составе Комиссии и в ее рабочих органах передается в орган безопасности полетов государственной авиации, в течение суток после получения от него запроса.

25. К участию в расследовании авиационного происшествия, привлекаются уполномоченные представители заинтересованных государств.

Заинтересованными государствами являются:

- 1) государство места события;
- 2) государство регистрации воздушного судна;
- 3) государство-разработчик воздушного судна (двигателя, оборудования);
- 4) государство-изготовитель воздушного судна (двигателя, оборудования);
- 5) государство, осуществлявшее ремонт воздушного судна (двигателя, оборудования);
- 6) государства, граждане которых погибли или получили телесные повреждения при авиационном происшествии.

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

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

27. В расследовании авиационного происшествия участвуют лица, не имеющие непосредственного отношения 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.

28. Решение о целесообразности эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия, принимает руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна), по согласованию с председателем Комиссии.

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

30. В тех случаях, когда принятые к поиску меры не дали результатов, решение о прекращении поиска воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, принимается председателем Комиссии по согласованию с руководителем государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и руководителем поисково-спасательной команды.

Решение о прекращении поиска воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, принимается после того, когда будут иметься достаточные основания полагать, что дальнейший поиск не приведет к обнаружению воздушного судна

имеющимися поисково-спасательными силами и средствами и спасанию оставшихся в живых людей.

Воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести, если не установлено местонахождение воздушного судна или его обломков. Его поиск немедленно возобновляется при получении любых новых сведений о месте его нахождения, независимо от времени, прошедшего с момента прекращения поисково-спасательных работ.

31. Доставку членов Комиссии и лиц, привлекаемых к расследованию, к месту авиационного происшествия и обратно к месту дислокации организует руководитель органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие).

32. Члены Комиссии и лица, привлекаемые к расследованию авиационного происшествия, при использовании воздушного судна государственной авиации по предъявлению копии приказа на проведение расследования и командировочных удостоверений вписываются в список пассажиров воздушного судна.

33. Все работы, связанные с расследованием авиационного происшествия, обеспечиваются органом управления государственной авиации и авиационной частью, в эксплуатации которой находилось воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

Авиационная часть обеспечивает участников расследования специальной одеждой 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.

Перечень имущества, снаряжения и технических средств, предоставляемых авиационной частью для проведения расследования авиационного происшествия определен в приложении 4 к настоящим Правилам.

34. Продолжительность расследования авиационного происшествия с момента создания Комиссии до даты утверждения акта расследования авиационного происшествия не превышает шестьдесят суток, если не требуется дополнительных исследований.

Если проведение исследований и испытаний авиационной техники в установленные для расследования сроки невозможно, то сроки расследования продлеваются руководителем органа безопасности государственной авиации с докладом об этом руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

35. В случае если авиационное происшествие с государственным воздушным судном Республики Казахстан произошло на территории другого государства, руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна,

потерпевшего авиационное происшествие) назначает уполномоченных представителей для участия в расследовании.

36. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации Республики Казахстан, произошедшими на территории другого государства, проводится с учетом требований нормативных правовых актов этих государств. Если между этими государствами установлены правила, регламентирующие порядок проведения расследования авиационных событий, соответствующие договоры или соглашения, то применяются указанные правила, договоры или соглашения.

37. Допускается обращение руководителя государственного органа (по принадлежности воздушного судна) в любое государство или организацию (учреждение) с просьбой оказания помощи и содействия в расследовании авиационного происшествия.

38. Если государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, передает право расследования этого происшествия Республике Казахстан, то такое расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами, с учетом договоров и соглашений, участником которых является соответствующее государство и национального законодательства государства места события.

39. Вопросы, возникающие в ходе расследования авиационного происшествия с воздушным судном государственной авиации Республики Казахстан, произошедшего на территории другого государства, решаются уполномоченными представителями через председателя Комиссии по расследованию авиационного происшествия.

При необходимости проведения специальных исследований в иностранных научно-исследовательских организациях, уполномоченные представители докладывают руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и информируют об этом уполномоченный орган в сфере государственной авиации.

40. По результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном государственной авиации Республики Казахстан, произошедшего на территории другого государства, уполномоченный представитель представляет письменный доклад руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) и руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

41. 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, по согласованию с правоохранительным органом, осуществляющим следствие по факту авиационного происшествия.

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

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

43. Члены экипажа воздушного судна потерпевшего бедствие, до прибытия Комиссии принимают меры по обеспечению сохранности воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых средств объективного контроля, предметов, находившихся на борту этого воздушного судна.

44. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома экипаж воздушного судна выполняет действия, предусмотренные руководством по летной эксплуатации воздушного судна, по эвакуации пассажиров и тушению пожара. Убедившись, что нет возгорания воздушного судна, экипаж воздушного судна до прибытия старшего авиационного начальника, в зоне ответственности 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 воздушного судна и бортовых самописцев;

3) обеспечивает неприкосновенность предметов, находящихся на борту воздушного судна, исключает 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 меры по скорейшему оповещению о случившемся событии ближайшей воинской части или местных органов власти.

45. 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).

46. 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 пассажиров и членов экипажа воздушного судна, тушению (предупреждению) пожара, сохранению вещественных доказательств;
- 3) организует охрану места авиационного происшествия, ограничивает проход 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. 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;
- 4) принимает меры по отстранению от выполнения своих обязанностей экипаж 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 председателя Комиссии;
- 5) 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;
- 6) 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 по форме, согласно приложению 5 к настоящим Правилам. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля до прибытия Комиссии не допускается;
- 7) 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;

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

9) 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;

10) 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);

11) принимает меры по фиксированию (контрольному замеру) метеорологических условий на аэродроме, по маршруту полета и на месте авиационного происшествия;

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

13) 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;

14) устанавливает очевидцев авиационного происшествия и снимает у них объяснения для последующего представления Комиссии;

15) 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;

16) формирует группу обеспечения работы Комиссии.



Полученные в результате первоначальных мероприятий материалы передаются в Комиссию по их прибытию.

47. 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, не допускается. Работа с наземными и бортовыми средствами объективного контроля проводится только по указанию председателя Комиссии.

48. Материалы наземных средств объективного контроля допускается использовать до прибытия Комиссии только 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.

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

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

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

Перечень необходимого имущества, технических средств и снаряжения Комиссии при проведении расследования авиационного происшествия определен в приложении 6 к настоящим Правилам.

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

52. 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.

53. Заседания Комиссии оформляются протоколами, в которых отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания председателя. При наличии

разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются председателями подкомиссий и утверждаются председателем Комиссии.

При необходимости производится запись заседания Комиссии на средства документирования речевой информации, о чем делается соответствующая отметка в протоколе.

54. Работа Комиссии осуществляется согласно 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.

Мероприятия плана работы Комиссии детализируются в планах работы подкомиссий и рабочих групп. План работы Комиссии и подкомиссий корректируется и дополняется в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

55. Для обеспечения работы Комиссии командир воинской части, на базе которого проводятся работы по расследованию, своим приказом назначает группу материально-технического обеспечения, на которую возлагается:

1) организация материально-технического 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) 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.

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

57. Комиссия организует проведение экспериментов, экспертиз, аналитических, лабораторных и других исследований, определяет объекты для проведения экспертиз и исследований.

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

59. Эксперт (специалист) получает в письменной форме техническое задание от председателя Комиссии (подкомиссии) с перечнем вопросов, требующих ответа.

Результаты работы оформляются в виде заключения, подписываемого экспертом (специалистом), которое приобщается к делу расследования авиационного происшествия.

60. В процессе расследования авиационного происшествия предаются гласности только фактические данные об этом авиационном происшествии с разрешения руководителя государственного органа (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие) и по согласованию с органом, осуществляющим следствие по факту авиационного происшествия.

61. Информацию об обстоятельствах авиационного происшествия участники расследования происшествия передают председателю Комиссии. С согласия председателя Комиссии они используют информацию для принятия мер, направленных на повышение безопасности полетов. Чтобы не нанести вреда процессу расследования, указанная информация не предоставляется и не обсуждается с посторонними лицами.

## **Параграф 5. Проведение исследований при расследовании авиационного происшествия**

62. Необходимость проведения специальных исследований определяется Комиссией.

63. Исследования аварийной авиационной техники проводятся в специально подготовленном для работы месте с выставлением воздушного судна-аналога, если имеется такая возможность.

64. Исследования аварийной авиационной техники на месте авиационного происшествия проводятся совместно с представителями заинтересованных государств. В случае неприбытия указанных представителей в течение пяти суток с момента их оповещения об авиационном происшествии, исследования проводятся без их участия.

65. 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 органом в области расследования авиационных происшествий соответствующего государства.

66. Исследования, связанные с расследованием авиационного происшествия, проводятся научно-исследовательской организацией которая определяется Комиссией.

67. Исследования объектов авиационной техники в научно-исследовательских организациях, в том числе и иностранных государств, выполняются в присутствии полномочных представителей Комиссии.

68. Основанием для проведения исследований является техническое задание Комиссии, в котором указывается цель проведения исследований, краткое изложение обстоятельств авиационного происшествия, данные о воздушном судне и объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

69. Объекты, подлежащие исследованию, направляются в адрес научно-исследовательской организации проводящей исследование не позднее пятнадцати рабочих дней с момента принятия решения об исследовании.

70. Расшифровка средств объективного контроля в государстве-изготовителе или государстве-разработчике типа воздушного судна допускается в присутствии полномочных представителей Комиссии. Работы по расшифровке осуществляются по согласованию с уполномоченным органом в области расследования авиационных происшествий соответствующего государства.

71. По результатам исследований составляется отчет в произвольной форме, который подписывается участниками исследований, утверждается руководителем научно-исследовательской организации и направляется в Комиссию. Отчет является неотъемлемой частью материалов расследования.

72. Все материалы исследований, включающие техническое задание Комиссии, программу проведения исследований, специально разработанные методики и все рабочие материалы (протоколы испытаний, замеров, лабораторных анализов и тому подобное) прикладываются к экземпляру отчета научно-исследовательской организации.

73. Объекты авиационной техники и носители полетной информации бортовых самописцев, прошедшие исследования, передаются научно-исследовательской организацией проводшей исследование в Комиссию в течение одного месяца после окончания проведения исследований.

## **Параграф 6. Порядок оформления документов по результатам расследования авиационного происшествия**

74. Итоговым документом по результатам работы Комиссии является акт расследования авиационного происшествия (далее – акт расследования) по форме, согласно приложению 7 к настоящим Правилам, который составляется на основании материалов и выводов, содержащихся в отчетах подкомиссий и рабочих групп, результатов исследований и экспертиз, а также с учетом других материалов, имеющихся в распоряжении Комиссии. Акт расследования составляется в четырех экземплярах и подписывается членами Комиссии.

75. Акт расследования авиационного происшествия вместе с другими материалами расследования оформляется в дело расследования авиационного происшествия с воздушными судами государственной авиации по форме, согласно приложению 8 к настоящим Правилам.

Член Комиссии, не согласный с содержанием или выводами акта расследования авиационного происшествия, в течение 24 часов представляет председателю Комиссии письменно особое мнение с обоснованием и конкретными предложениями.

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

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

76. Перед утверждением акта расследования, дело расследования авиационного происшествия представляется руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие) для ознакомления. После изучения материалов расследования и заключения Комиссии о причинах авиационного происшествия, руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна), в течение пяти рабочих дней с момента получения материалов расследования, передает дело расследования авиационного происшествия председателю Комиссии.

77. В случае несогласия с заключением Комиссии о причинах авиационного происшествия, руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна) в течение десяти рабочих дней с момента получения дела расследования авиационного происшествия, направляет в адрес руководителя уполномоченного органа в сфере государственной авиации предложение о пересмотре результатов расследования, в котором 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 группы для рассмотрения данных проблем.

78. В случае если будут установлены факты нарушения настоящих Правил, повлиявшие на его результаты, или если имеются основания считать выводы и заключение Комиссии ошибочными, руководитель уполномоченного органа в сфере государственной авиации на основании предложения о пересмотре результатов расследования принимает решение о пересмотре заключения Комиссии о причинах авиационного происшествия.

79. Для пересмотра заключения о причинах авиационного происшествия, руководитель уполномоченного органа в сфере государственной авиации издает приказ о назначении экспертной группы, которая с учетом новых обстоятельств и фактов проводит дополнительные исследования и готовит экспертное заключение, приобщаемое к делу расследования авиационного происшествия.

80. После ознакомления руководителя государственного органа (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие) с материалами расследования, председатель Комиссии представляет доклад

руководителю уполномоченного органа в сфере государственной авиации о результатах расследования, с приложением акта расследования авиационного происшествия. В докладе указываются обстоятельства авиационного происшествия, его причины, вскрытые в ходе расследования недостатки, а также рекомендации Комиссии по предотвращению подобных авиационных происшествий.

В случае если проводились дополнительные исследования экспертной группы, председатель Комиссии, с учетом экспертного заключения, формулирует окончательное заключение о причинах авиационного происшествия, с обоснованием изменения прежних выводов Комиссии о причинах авиационного происшествия.

81. После завершения расследования авиационного происшествия специалисты органа безопасности полетов государственной авиации проводят в авиационных частях разбор, на котором доводят информацию об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия, опасных факторах и недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендации по предотвращению подобных авиационных происшествий.

82. Дело расследования авиационного происшествия составляется в четырех экземплярах и в течение десяти рабочих дней после утверждения акта расследования направляется:

первый – в орган безопасности полетов государственной авиации;

второй – в орган управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна);

третий – в авиационную часть (по принадлежности воздушного судна);

четвертый – в орган военной прокуратуры.

83. Экземпляр дела расследования авиационного происшествия, находящийся в органе безопасности полетов государственной авиации, является документом постоянного хранения, срок хранения остальных экземпляров – десять лет.

## **Глава 2. Авиационные инциденты**

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

84. Оповещение руководящих должностных лиц об авиационном инциденте в авиационных частях (частях обеспечения) осуществляется в соответствии с Памяткой по порядку действий должностных лиц при авиационном происшествии или инциденте разрабатываемой с учетом настоящих Правил.

85. Оповещение осуществляется по линии оперативных дежурных устно на вышестоящий командный пункт (по принадлежности воздушного судна), где они учитываются в журналах учета оповещений об авиационных событиях, а также в орган безопасности полетов государственной авиации:

об авиационных инцидентах – в течение одного часа после окончания полетов;

о серьезных авиационных инцидентах – немедленно.

86. Обо всех серьезных авиационных инцидентах командир авиационной части немедленно устно докладывает руководителю органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна) и руководителю органа безопасности полетов государственной авиации.

87. Оперативная информация в форме письменного доклада представляется командиром авиационной части руководителю органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна) и в орган безопасности полетов государственной авиации: об авиационном инциденте в течение одного часа после окончания полетов (перелета), о серьезном авиационном инциденте – в течение двух часов с момента серьезного авиационного инцидента.

88. В оперативной информации указываются:

- 1) классификация авиационного инцидента по степени опасности и последствиям;
- 2) дата, время суток и метеорологические условия;
- 3) авиационная часть, аэродром, тип, бортовой номер воздушного судна;
- 4) должность, класс, воинское звание, фамилия и инициалы командира экипажа (инструктора);
- 5) номер упражнения, содержание полетного задания и этап полета;
- 6) известные обстоятельства, действия летчика (экипажа) и группы руководства полетами (органа управления воздушным движением);
- 7) характер повреждения воздушного судна;
- 8) данные об авиационной технике;
- 9) данные о наличии на борту воздушного судна пассажиров, опасных грузов или боеприпасов;
- 10) данные о персонале группы руководства полетами (органа управления воздушным движением), если инцидент связан с их действиями;
- 11) данные о средствах обеспечения, если инцидент связан с их эксплуатацией;
- 12) принятые меры.

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

89. При выявлении опасных факторов или авиационных инцидентов авиационный персонал, участвующий в организации, подготовке, проведении и обеспечении (обслуживании) полетов докладывает об этом своему прямому и непосредственному начальнику.

90. Контроль за работой по выявлению авиационных инцидентов, полнотой и объективностью их расследования, а также ведением их учета осуществляют органы

управления государственной авиации, командование авиационных частей, а также соответствующие специалисты органов безопасности полетов.

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

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

При расследовании авиационных инцидентов решение о создании подкомиссий и рабочих групп принимает председатель комиссии по расследованию авиационного инцидента.

Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в государственной авиации, приведен в приложении 9 к настоящим Правилам.

93. При расследовании серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушных судов, к работе привлекаются представители организаций-разработчиков, организаций-изготовителей воздушного судна и ремонтного предприятия.

Комиссия по расследованию серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна создается руководителем уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

К повреждениям воздушного судна при серьезном авиационном инциденте не относятся повреждения, устраняемые путем замены агрегатов и не требующие применения технологий, не предусмотренных эксплуатационно-технической документацией воздушного судна.

В случае серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна председатель комиссии совместно с руководителем органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна), не позднее двадцати суток со дня произошедшего представляет руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) предложения по его восстановлению.

94. В случае если агрегаты воздушного судна, представляющие интерес для расследования, изготовлены в другом государстве и есть необходимость в проведении исследований агрегатов в этом государстве, то председатель Комиссии докладывает руководителю государственного органа (по принадлежности воздушного судна) о



необходимости проведения таких исследований. При этом исследования агрегатов воздушного судна в организациях (учреждениях) в том числе и иностранных государств, выполняются в присутствии полномочных представителей Комиссии.

Вопрос исследования агрегатов в другом государстве согласовывается с уполномоченным органом в области расследования авиационных событий соответствующего государства.

95. Комиссия по расследованию серьезного авиационного инцидента создается приказом руководителя органа управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна). При этом председателем комиссии по расследованию серьезного авиационного инцидента назначается должностное лицо органа управления государственной авиации (управления командующего ВВС) из числа летного состава, выполняющего в полете функции командира воздушного судна.

96. В расследовании авиационных инцидентов участвуют лица, не имеющие непосредственного отношения к выполнению, обеспечению или обслуживанию полета, по которому проводится расследование.

97. Для расследования авиационных инцидентов, приказом командира (начальника) авиационной части (по принадлежности воздушного судна) создается комиссия по расследованию авиационных инцидентов.

98. При нахождении воздушного судна в отрыве от основного аэродрома, авиационные инциденты расследуются комиссией, создаваемой приказом руководителя органа управления государственной авиации.

99. По решению руководителя органа безопасности полетов государственной авиации, расследование серьезного авиационного инцидента или авиационного инцидента осуществляется комиссией органа безопасности полетов государственной авиации.

100. Срок расследования с момента издания приказа о назначении комиссии по расследованию авиационного инцидента и до утверждения акта расследования, не превышает пяти рабочих дней, серьезного авиационного инцидента – десяти рабочих дней, серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна – тридцати суток, если не требуется проведение дополнительных исследований.

В случаях, требующих проведения специальных исследований и дополнительных мероприятий, руководитель органа, назначивший комиссию, по ходатайству председателя комиссии продлевает установленный срок расследования.

101. По результатам расследования каждого авиационного события составляется акт расследования авиационного события по форме, согласно приложению 10 к настоящим Правилам, который утверждается должностным лицом, назначившим комиссию. Материалы расследования авиационного события приобщаются к акту расследования.

В случае если в одном полете произошло несколько авиационных событий, то составляется один акт расследования.

В течение пяти рабочих дней после окончания расследования авиационного события, утвержденные экземпляры акта расследования и материалы к нему направляются:

первый экземпляр акта расследования – в орган безопасности полетов государственной авиации;

второй экземпляр – в орган управления государственной авиации;

третий экземпляр – в авиационную часть;

четвертый экземпляр – в орган, осуществляющий досудебное расследование (по запросу).

102. В случае, если будут установлены недостатки в порядке расследования авиационного события или будут иметься основания считать выводы и заключение Комиссии ошибочными, руководитель органа безопасности полетов государственной авиации направляет в орган военного управления, утвердившего акт расследования, предложения по устранению недостатков или пересмотру результатов расследования данного авиационного события.

103. Срок хранения экземпляров дела расследования авиационного инцидента (серьезного авиационного инцидента) – пять лет, серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна – десять лет.

### **Глава 3. Мероприятия по предотвращению авиационных происшествий.**

#### **Классификация и учет авиационных происшествий и инцидентов. Порядок создания системы представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах**

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

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

105. Рекомендации включают вопросы совершенствования системы технического обслуживания, ремонта и эксплуатации авиационной техники, совершенствования организационно-штатной структуры, повышения уровня профессиональной подготовки

авиационного персонала, совершенствования системы управления воздушным движением и наземного обеспечения полетов, совершенствования нормативных правовых актов и другие аспекты деятельности авиационного персонала.

106. На основе предложений и рекомендаций комиссии по расследованию, разрабатываются профилактические мероприятия, которые оформляются в виде плана профилактических мероприятий.

Основным разработчиком плана профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна является орган управления государственной авиации (по принадлежности воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие), соисполнителем – авиационная часть (по принадлежности воздушного судна). План профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна разрабатывается в течение двадцати рабочих дней.

Разработчиками плана профилактических мероприятий по результатам расследования серьезного авиационного инцидента является орган безопасности полетов органа управления государственной авиации, авиационного инцидента – орган безопасности полетов авиационной части. План профилактических мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию серьезного авиационного инцидента разрабатывается в течение десяти рабочих дней, авиационного инцидента – в течение трех рабочих дней.

Срок начала разработки планов профилактических мероприятий исчисляется с момента получения рекомендаций или предложений комиссии по расследованию.

107. Решением председателя комиссии, неотложные профилактические мероприятия по безопасности полетов разрабатываются и внедряются до завершения расследования авиационного события.

Контроль за реализацией рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия или серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна возлагается на орган безопасности полетов государственной авиации.

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

108. При составлении плана профилактических мероприятий все рекомендации комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента принимаются к исполнению. В план мероприятий вносятся также дополнительные меры, направленные на устранение недостатков, выявленных при расследовании, и которые не указаны в рекомендациях комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента.

109. По результатам расследования нескольких авиационных событий, связанных между собой, допускается разработка объединенного плана профилактических мероприятий.

110. План профилактических мероприятий утверждается руководителем, назначившим комиссию по расследованию авиационного события. Копии плана направляются исполнителям и в орган безопасности полетов государственной авиации.

111. Исполнители в установленные сроки докладывают о реализации профилактических мероприятий руководителю, утвердившему план профилактических мероприятий и в орган безопасности полетов государственной авиации. В случае невозможности выполнения мероприятий плана, не позднее, чем за пять суток до истечения установленного срока, исполнители представляют письменный доклад о причинах невыполнения.

112. После завершения расследования председатель комиссии по расследованию авиационного события проводит в авиационной части разбор, на котором доводит информацию об обстоятельствах и причинах авиационного события, опасных факторах и недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендации по предотвращению подобных авиационных событий. Время, место и порядок проведения разбора, а также список привлекаемых должностных лиц, определяет председатель комиссии по расследованию авиационного события.

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

113. Авиационные события в зависимости от тяжести наступивших последствий классифицируются на авиационные происшествия и авиационные инциденты.

114. Решение о классификации авиационных инцидентов принимается командиром воинской части.

В случае неправильной классификации авиационного события, окончательное решение о его классификации принимается руководителем органа безопасности полетов государственной авиации.

115. Решение об отнесении авиационного события к серьезному авиационному инциденту с повреждением воздушного судна или аварии принимает руководитель государственного органа (по принадлежности воздушного судна).

116. Авиационные происшествия в зависимости от тяжести наступивших последствий классифицируются на:

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

117. Авиационные инциденты в зависимости от степени их опасности и последствий классифицируются на авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна.

118. 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 одно дело расследования авиационного события.

При вовлечении в авиационное происшествие или инцидент нескольких воздушных судов, последствия для каждого из них классифицируются отдельно в соответствии с определениями, указанными в пункте 2 настоящих Правил.

119. Все авиационные события подлежат учету, при этом:

1) в авиационной части (подразделении) учитываются авиационные события, произошедшие с воздушными судами авиационной части (подразделения), в том числе и находящимися во временной эксплуатации;

2) в органе управления государственной авиации (управлении командующего военно-воздушными силами) ведется учет авиационных событий, произошедших с воздушными судами подчиненных частей и подразделений;

3) в органе безопасности государственной авиации учитываются все авиационные события, произошедшие в государственной авиации.

120. Учет авиационных событий по первой группе факторов (причин) выявленных командованием авиационных частей ведется отдельно в журнале учета и анализа авиационных событий по форме согласно приложению 11 к настоящим Правилам. При анализе состояния безопасности полетов, статистика по вышеуказанным событиям рассматривается как положительный фактор в деятельности по предотвращению авиационных происшествий.

121. Контроль над проведением расследований авиационных событий с БПЛА и их учет ведется органами военного управления по принадлежности воздушного судна.

122. Каждое авиационное происшествие подлежит регистрации в Журнале учета авиационных происшествий по форме, согласно приложению 12 к настоящим Правилам. Журналы учета авиационных происшествий ведутся в органе безопасности полетов государственной авиации, органах управления государственной авиации, авиационных частях. Журнал учета авиационных происшествий является документом постоянного хранения.

123. На командных пунктах (пунктах управления) органов управления государственной авиации, авиационных частей и частей обеспечения, в органе безопасности полетов государственной авиации ведутся журналы учета оповещений об авиационных событиях.

124. В авиационной части, органе управления государственной авиации (управлении командующего ВВС) все авиационные события учитываются в журнале учета и анализа авиационных событий.

125. В органе безопасности полетов государственной авиации учитываются все авиационные инциденты, произошедшие в государственной авиации.

126. В органах управления государственной авиации, управлении командующего Военно-воздушными силами начальники управлений (служб, отделов) ведут учет авиационных инцидентов, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов (каждый по своему направлению). Учет ведется в журнале учета авиационных инцидентов, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов по форме согласно приложению 13 к настоящим Правилам.

127. 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) по форме, согласно приложению 14 к настоящим Правилам.

128. Учет авиационных происшествий и инцидентов осуществляется по группам факторов (причин) авиационных происшествий и инцидентов с воздушными судами государственной авиации, согласно приложению 15 к настоящим Правилам.

129. В целях обеспечения полноты разработки рекомендаций по повышению безопасности полетов, авиационные части ежемесячно до десятого числа представляют в орган безопасности полетов государственной авиации копии бланков учета неисправностей авиационной техники, выявленных за прошедший месяц.

130. В органе безопасности полетов государственной авиации, органах управления государственной авиации (Управлении командующего ВВС) допускается ведение учета авиационных событий в электронном формате (приложение Microsoft Excel) с сохранением данных не менее чем на двух магнитных носителях информации.

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

131. Организация информационного обеспечения мероприятий по предотвращению авиационных происшествий возлагается на орган безопасности полетов государственной авиации с привлечением необходимых структурных подразделений, научно-исследовательских организаций.

132. Информационные документы по безопасности полетов структурно включают в себя:

- 1) краткое изложение обстоятельств авиационных происшествий и инцидентов;
- 2) описание причин авиационных происшествий и инцидентов, динамики развития особой ситуации в полете;
- 3) описание признаков обнаружения отказов и необходимых правильных действий авиационного персонала в этих условиях;

4) анализ и разбор правильных (неправильных) действий экипажей воздушных судов, инженерно-технического состава, степень выполнения требований служебных документов;

5) рекомендации о необходимых мерах для исключения повторяемости подобных событий;

6) доведение до личного состава требований руководителя (командира, начальника) ;

7) указания по организации их исполнения.

133. При поступлении в орган управления государственной авиации, авиационную часть, часть обеспечения информации об авиационном происшествии (авиационном инциденте) командир (начальник):

1) лично изучает информацию;

2) оценивает текущее состояние дел по безопасности полетов в подчиненном органе (подчиненной части);

3) определяет исполнителей, основные направления, содержание, объем и сроки работ по выполнению указанных рекомендаций;

4) устанавливает время и место изучения информации с личным составом.

Информация об авиационном происшествии доводится до личного состава в части, его касающейся.

134. Проекты документов по организации, проведению и обеспечению полетов, разработанные в органах управлений государственной авиации подлежат согласованию с органом безопасности полетов государственной авиации.

135. Для содействия сбору информации, в органах управления государственной авиации и авиационных частях создается система предоставления данных об авиационных происшествиях или инцидентах.

136. Система представления данных об авиационных происшествиях или инцидентах не ориентирована на наказание 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.

137. Руководители органов управления государственной авиации, командиры авиационных частей, которые используют добровольные доклады об авиационных инцидентах в рамках своей программы по предотвращению авиационных происшествий или инцидентов, полученную информацию используют в целях предотвращения авиационных происшествий и исключения повторяемости авиационных инцидентов по известным причинам.

138. Каждая информация об авиационном инциденте, добровольно представленная лицами, подлежит проверке вышестоящими органами управления, в том числе с выездом на место предполагаемого авиационного события.

Приложение 1  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий и  
инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма  
Утверждаю

\_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание,  
инициалы и фамилия  
должностного лица,  
утверждающего акт расследования)  
" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

## Акт расследования наземного происшествия

\_\_\_\_\_  
(тип воздушного судна)

\_\_\_\_\_  
(наименование авиационной части, государственного органа)

\_\_\_\_\_  
(дата и место произошедшего наземного происшествия)

1. Данные о командире авиационной части, командире подразделения, в штате которого находится воздушное судно, и лицах, причастных к наземному происшествию (воинское звание, фамилия, имя, отчество (при его наличии), дата рождения, должность, дата назначения на должность).

2. Данные о воздушном судне (тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, количество ремонтов, дата последнего ремонта, остаток ресурса).

3. Обстоятельства авиационного происшествия (дата, день недели, время суток, время наземного происшествия (Нур-Султана/по Гринвичу), метеорологические условия). Какие обстоятельства, обусловившие причины наземного происшествия, удалось выяснить в ходе его расследования. Действия лиц, причастных к наземному происшествию. Последствия для воздушного судна и окружающей среды.

4. Недостатки, выявленные при расследовании наземного происшествия.

5. Заключение (в произвольной форме излагаются причины наземного происшествия).

6. Предложения комиссии по расследованию наземного происшествия (приводятся предложения, направленные на устранение выявленных при расследовании недостатков).

7. Порядок приведения воздушного судна в исправное состояние (указывается перечень работ, выполненный (планируемый) при приведении воздушного судна в исправное состояние, дата (предполагаемая дата) ввода в строй воздушного судна).



Председатель комиссии \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены комиссии:

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

Приложение 2  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма

## Журнал учета оповещений об авиационных событиях

Дата	Авиационная часть. Аэродром. Кто доложил. Время доклада. Ф.И.О. (при его наличии). Должность.	Тип воздушного судна. Время совершения авиационного события. Время суток. Метеоусловия	Полетное задание. Обстоятельства и последствия авиационного события.	Данные об экипаже и персонале группы руководства полетами (органа управления воздушным движением), управлявшем полетом. Данные о воздушном судне, если авиационное событие связано с отказом авиационной техники	Кому доложено. Ф.И.О. (при его наличии). Должность	Указания старшего начальника. Принятые меры.

Примечание:

1. Журнал ведется на командных пунктах (пунктах управления) органов управления государственной авиации, авиационных частей и частей обеспечения.

2. Доклады об авиационных событиях принимаются и обрабатываются дежурной сменой командного пункта (пункта управления) в хронологической последовательности. Полученная информация доводится командным пунктом органа управления государственной авиации до оперативных дежурных (дежурных по воинским частям) авиационных частей и частей обеспечения.

3. Допускается ведение журнала в электронном формате (приложение Microsoft Excel) с сохранением данных не менее чем на двух носителях информации.

Приложение 3  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан

## Основные задачи подкомиссий

1. Основные задачи летной подкомиссии:

- 1) восстановление обстоятельств авиационного события;
- 2) определение траектории и параметров движения воздушного судна, особенно в момент возникновения и в ходе развития особой ситуации;
- 3) исследование фактических сведений о возникновении и развитии особой ситуации;
- 4) оценка фактической готовности экипажа (летчика, оператора БПЛА) к выполнению полета и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением) к руководству (управлению (обслуживанию) воздушным движением), а также действий экипажа (летчика, оператора БПЛА) и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением) при возникновении и развитии особой ситуации;
- 5) при наличии недостатков в организации полетов, в подготовке и действиях экипажа (летчика, оператора БПЛА) и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением), оценка степени их влияния и связь с авиационным происшествием;
- 6) анализ материалов бортового устройства регистрации, схем проводки радиолокационных целей, магнитофонных записей радиообмена и переговоров в наземных сетях управления полетами, связанными с авиационным происшествием;
- 7) оценка состояния здоровья, работоспособности и психофизиологических особенностей деятельности экипажа, оператора БПЛА, влияния этих факторов на возникновение и исход особой ситуации;
- 8) оценка морально-психологической подготовки летчика (членов экипажа, оператора БПЛА);
- 9) изучение оснащенности пунктов управления и руководства полетами радиотехническими средствами контроля и управления, оценка состояния и использование этих средств персоналом группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением) при руководстве полетами (управлении (обслуживании) воздушным движением);
- 10) изучение обеспечения полетов наземными радиотехническими средствами и использование их экипажами в полете;
- 11) изучение состояния метеорологического и орнитологического обеспечения полетов;
- 12) определение фактических метеоусловий и орнитологической обстановки в районе авиационного происшествия, оценка их влияния на возникновение и развитие аварийной ситуации;
- 13) анализ недостатков в обеспечении полетов;
- 14) анализ возникновения и развития особой ситуации и действий летчика (экипажа, оператора БПЛА) и персонала группы руководства полетами (органа управления (обслуживания) воздушным движением);

15) обобщение материалов работы подкомиссии, выводы о причинах авиационного события, подготовка предложений по устранению вскрытых недостатков и предотвращению авиационных происшествий и повторяемости авиационных инцидентов.

2. Основные задачи инженерно-технической подкомиссии:

1) восстановление обстоятельств авиационного события (совместно с летной подкомиссией);

2) исследование состояния воздушного судна с целью оценки ее работоспособности в полете, а в случае выявления отказа – установление его причины;

3) изучение и оценка условий и характера эксплуатации воздушного судна, полноты и своевременности его технического обслуживания и ремонта;

4) определение уровня подготовки инженерно-технического состава, соблюдения ими требований по обслуживанию данного воздушного судна;

5) оценка выявленных недостатков в конструкции авиационной техники, технологии ее изготовления и ремонта, оценка их связи с причинами авиационного события;

6) оценка состояния средств хранения и заправки, качества и соблюдения порядка применения горючего, масел, смазок, специальных жидкостей и газов;

7) проведение необходимых исследований, испытаний и экспериментов;

8) анализ степени влияния изученных факторов на возникновение особой ситуации для определения причин авиационного события;

9) отработка рекомендаций по устранению вскрытых недостатков (конструктивных, производственных, эксплуатационных) и предупреждению их повторяемости;

10) обобщение материалов, разработка отчета о работе подкомиссии и предложений в заключение о причинах авиационного события.

3. Основные задачи административно-штабной подкомиссии:

1) организация поиска места падения воздушного судна, поиска его обломков и деталей, фотографирование места авиационного события;

2) оценка качества проведения поисково-спасательных работ;

3) организация размещения членов комиссии, обеспечение их материалами, необходимыми для проведения расследования;

4) организация опроса свидетелей и очевидцев авиационного происшествия, а также лиц, участвующих в организации и производстве полетов;

5) подготовка заседания комиссии и ведение протоколов;

6) контроль своевременности представления подкомиссиями материалов расследования;

7) обобщение материалов работы подкомиссии, подготовка отчета;

8) подготовка материалов акта расследования;

9) оформление материалов разбора.

Приложение 4  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан

**Перечень имущества, снаряжения и технических средств, предоставляемых авиационной частью для проведения расследования авиационного происшествия**

№ п/п	Наименование	Единица измерения	Количество
1	2	3	4
1.	Палатка в комплекте на 20 человек	штук	1
2.	Палатка в комплекте для размещения фрагментов воздушного судна	штук	1
3.	Обувь непромокаемая с высоким голенищем	пара	20
4.	Одежда защитная (куртка, брюки)	пара	20
5.	Лопаты разные (совковые, штыковые)	штук	10
6.	Стойки для ограждения места авиационного происшествия	штук	50
7.	Лента сигнальная красно-белого цвета для ограждения места авиационного происшествия	метр	2000
8.	Аптечка медицинская	комплект	2
9.	Пакеты (мешки) полиэтиленовые, разные	штук	50
10.	Прибор для определения уровня радиации	комплект	1
11.	Навигатор спутниковый	комплект	2
12.	Авиационная радиостанция УКВ диапазона	комплект	1
13.	Набор слесарных инструментов	комплект	2
14.	Емкость мерная для отбора проб горюче-смазочных материалов	штук	10
15.	Автомобиль повышенной проходимости для перевозки расследователей, (вертолет)	единиц	1
16.	Техника специальная для проведения земляных работ	единиц	2-3
17.	Кран автомобильный	единиц	1
18.	Автомобиль грузовой для перевозки фрагментов воздушного судна	единиц	1
19.	Компьютер в комплекте	комплект	3
20.	Принтер монохромный А4	комплект	3
21.	Принтер цветной А4	комплект	1
1	2	3	4
22.	Видеопроектор, экран	комплект	1
23.	Сканер цифровой планшетный	комплект	1
24.	Папка для материалов расследования (на 200 листов)	штук	30
25.	Бумага писчая А4	упаковка	10
26.	Фотобумага А4	лист	100
27.	Карта района происшествия крупномасштабная	штук	1

28.	Модель самолета (вертолета)	штук	1
Средства индивидуальной защиты от биологической опасности:			
29.	Перчатки одноразовые из латекса	пара	20
30.	Перчатки рабочие	пара	20
31.	Маска защитная	штук	20
32.	Очки защитные	штук	20
33.	Костюм защитный одноразового использования	штук	20
34.	Чулки и сапоги одноразовые защитные	пара	20
35.	Химические вещества для дезинфекции	литр	2
36.	Пакеты для отходов представляющие биологическую опасность	штук	20

Приложение 5  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма

## **Акт об изъятии и внешнем состоянии накопителей полетной информации**

Должностные лица в составе: \_\_\_\_\_

(должность, фамилия, инициалы)

обнаружили на месте авиационного происшествия воздушного судна  
\_\_\_\_\_ контейнер (элементы конструкции) самописца  
( т и п , н о м е р )

(магнитофона) (тип самописца, магнитофона).

Состояние \_\_\_\_\_

(указать повреждения, заводской номер, номер пломб, если они имеются)

Контейнер (носитель информации) самописца (магнитофона) изъят с места  
авиационного происшествия, опломбирован печатью с оттиском  
\_\_\_\_\_ и передан в \_\_\_\_\_.

Контейнер самописца

сдали: \_\_\_\_\_ принял: \_\_\_\_\_

(подписи, должность, инициалы, фамилия, дата)

Приложение 6  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан

## **Перечень необходимого имущества, технических средств и снаряжения Комиссии при проведении расследования авиационного происшествия**

--	--	--	--	--

№п/п	Наименование	Единица измерения	Количество
1.	Кейс с кодовым замком	штук	5
2.	Перчатки хлопчатобумажные	штук	20
3.	Перчатки водонепроницаемые	штук	20
4.	Средства защиты (респиратор, маска марлевая, очки)	штук	30
5.	Плащ-накидка (дождевик)	штук	10
6.	Скребки разные	штук	10
7.	Кисти разные	штук	10
8.	Щетки разные	штук	10
9.	Фонарь водонепроницаемый электрический (наголовный)	штук	10
10.	Рулетка измерительная (длина 20 метров)	штук	5
11.	Линейка измерительная (длина 30 сантиметров)	штук	5
12.	Флаг-маркер (цвет – оранжевый)	штук	150
13.	Фотоаппарат цифровой (видеокамера)	штук	3
14.	Компьютер персональный переносной (ноутбук)	штук	5
15.	Принтер монохромный А4	штук	1
16.	Сканер	штук	1
17.	Навигатор спутниковый	штук	5
18.	Диктофон цифровой	штук	3
19.	Дальномер лазерный	штук	3
20.	Бинокль	штук	3
21.	Дрон	комплект	2
22.	Радиостанция ультракоротковолновая (УКВ) переносная	штук	5
23.	Очки специальные с увеличительными линзами и подсветкой	штук	3
24.	Набор пинцетов	комплект	3
25.	Магнит с гибкой ручкой	штук	3
26.	Нож универсальный	штук	5
27.	Зеркало смотровое подсветкой с гибкой ручкой	штук	3
28.	Стекло увеличительное 8-кратное(лупа)	штук	3
29.	Ярлыки, привязные бирки и самоклеющиеся бирки	штук	150
30.	Водостойкие маркеры.	штук	3

Приложение 7  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма  
Утверждаю

(должность, воинское звание,  
инициалы и фамилия  
должностного лица,  
утверждающего акт  
расследования)

" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

# Акт расследования авиационного происшествия

(вид авиационного происшествия, тип воздушного судна)

(наименование авиационной части, государственного органа)

(дата события, день недели, время суток, время события: Нур-Султана/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	В каком качестве исполнял функции в экипаже	Штатная должность, воинское звание. Фамилия, имя, отчество (при его наличии). Дата рождения	Классная квалификация и год ее присвоения	Стаж летной работы, общий налет, с какого времени летает и налет на данном типе воздушного судна	Дата получения допуска к выполнению полетного задания

дается оценка профессиональной подготовленности экипажа, обоснованности его допуска к выполнению полетного задания и делается вывод о соответствии его уровня подготовки полетному заданию.

1) данные о персонале органа управления воздушным движением:

№ п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество (при его наличии)	Классная квалификация и год ее присвоения	Стаж руководства и количество руководств полетами за последние 12 месяцев

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 (при его наличии)	Отношение к воинской службе, должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне

дается оценка обоснованности нахождения пассажиров на борту воздушного судна;

5) данные о характере перевозимых грузов:

--	--	--	--	--

№ п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (метр)	Вес (килограмм)	(В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза)
		Длина, ширина, высота		
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;

б) данные о воздушном судне:

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.

Делается вывод о достаточности ресурса (срока службы) воздушного судна для выполнения полета и 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 (посадочной площадке):

приводятся данные о классе аэродрома и характеристиках взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки).

Дается краткая оценка технического состояния и эксплуатации аэродрома (посадочной площадки).

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 тому подобное) подготовки рода авиации, какой по очередности, в котором часу летной смены и в каких условиях выполнялся полет;

2) время суток, время (местное/Нур-Султана/по Гринвичу) и аэродром (площадка) 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) о земную (водную) поверхность);

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

8) последствия для членов экипажа и 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 нарушений:

1) в регламентации летной работы;

2) в организации полетов;

- 3) в управлении воздушным движением (руководстве полетами);
- 4) в действиях экипажа;
- 5) в обеспечении полетов;
- 6) в проектировании, изготовлении, испытаниях и ремонте авиационной техники;
- 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)

Ч л е н ы к о м и с с и и

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

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

Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия формулируется с учетом экспертного заключения с обоснованием изменений выводов Комиссии о причинах авиационного происшествия в случае пересмотра результатов расследования.

Рассмотрен на заседании комиссии

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

Протокол № \_\_\_\_\_

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

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

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

---

(наименование авиационной части,

---

государственного органа)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ года 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 тому подобное), 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:

общая подготовка: дата проведения, кем организована и кем проведена, полнота проведения, когда и кто контролировал готовность экипажа к полетам;

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, когда и кто контролировал готовность экипажа к полетам;

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:

своевременность и полнота проведения радиолокационной разведки погоды;  
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:

1) данные о командире авиационной части:

воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), год рождения, образование гражданское и военное (когда и какие учебные заведения окончил);

дата назначения на должность;

сроки прохождения службы на основных должностях;

когда прибыл в данную часть;

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

местонахождение и действия в момент данного авиационного происшествия;

2) 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 (при его наличии), число, месяц и год рождения, образование гражданское 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);

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

Т и п воздушного судна	Налет в часах										
	Общий	Днем	В том числе				Ночью	В том числе			
			Под шторкой	В сложных метеоусловиях	В облаках	Над морем		Под шторкой	В сложных метеоусловиях	В облаках	Над морем

Продолжение таблицы

Количество посадок (заходов) с применением посадочных систем			
Днем		Ночью	
Всего	При установленном минимуме погоды	Всего	При установленном минимуме погоды

Всего налет:

в том числе за последние 12 месяцев \_\_\_\_\_;

общий налет по годам за последние 5 лет \_\_\_\_\_;

4) данные о натренированности в полетах за последние 12 месяцев (с разбивкой по месяцам):

Дата, метеословия, условное обозначение полета, номер упражнения	
Н а л е т	( ч а с о в , м и н у т ) :
д н е м ,	
н о ч ь ю ,	
в с е г о ,	
в том числе тренировочный	

5) данные о проведении тренажей:

На тренажере			В кабине воздушного судна		
Общий налет ( часов, минут)	Количество полетов	По особому случаю, связанному с авиационным происшествием ( количество, дата последнего тренажа)	Последний тренаж по особому случаю	По особому случаю, связанному с авиационным происшествием ( количество, дата последнего тренажа)	По отработке взаимодействия экипажа с группой руководства ( полетами ( количество, дата последнего тренажа)

6) 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):

по технике пилотирования;

по боевому применению;

по воздушной навигации;

для инструктора – зачетно-методические полеты;

для ведущего (ведомого) – контрольные полеты для проверки техники пилотирования строем;

7) данные о парашютной подготовке:

учебно-тренировочные прыжки с парашютом: количество (общее/за последние 12 месяцев), дата последнего прыжка;

наземное катапультирование: количество, дата последней тренировки;

тренаж на специальных тренажерах: тип тренажера, количество тренировок, дата последнего тренажа;

комплексный тренаж по использованию средств спасения: вид тренажа, количество, дата последнего тренажа;

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

9) 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;

10) данные о наличии за последние 12 месяцев:

авиационных происшествий, их причины;

авиационных инцидентов, их причины;

дисциплинарных взысканий (вид взысканий и причина их наложения);

11) семейное положение, количество детей, их возраст;

12) жилищные условия;

13) 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;

14) 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;

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

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

образование;

сроки прохождения службы на основных должностях;

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

когда и где проходил подготовку к руководству полетами;

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

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

установленные командиром (начальником) допустимые перерывы в руководстве полетами;

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

регулярность руководства полетами за последние 12 месяцев (по месяцам):

Месяц	Дата	День/ночь	Метеоусловия	Количество воздушных судов

подготовка к руководству полетами: кто и когда поставил задачу, организовал подготовку и осуществлял контроль;

местонахождение руководителя полетов и его действия в момент возникновения особой ситуации в полете;

допускал ли ранее авиационные инциденты при руководстве полетами, их причины;

имел ли в прошлом при руководстве полетами авиационные происшествия, их причины;

данные медицинского осмотра перед руководством полетами (пульс, артериальное давление, температура, заключение о допуске к руководству полетами);

краткая характеристика состояния здоровья и эмоционального состояния накануне и в день полетов, режим труда и отдыха;

краткие выводы об уровне профессиональной подготовки.

### 3. Фактическая информация:

1) содержание полетного задания, его соответствие уровню подготовки экипажа и условиям выполнения полета;

2) воздушная и навигационная обстановка в районе полетов на период возникновения особой ситуации;

3) фактические метеорологические, гидрологические и орнитологические (при необходимости) условия на период возникновения особой ситуации в полете;

4) данные об имеющихся средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов, и использованных в процессе полета, во время которого произошло авиационное происшествие;

5) характер возникновения и развития особой ситуации.

Характеристика 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).

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).

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).

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;

б) исход полета:

последствия для экипажа (указывается, кто погиб, ранен, не найден, невредим, чем подтверждается);

последствия для пассажиров (указывается число погибших, раненых, найденных, невредимых, чем подтверждается);

последствия для воздушного судна (степень разрушения, повреждения, чем подтверждается);

последствия для окружающей среды (число погибших, раненых на месте авиационного происшествия, нанесенный ущерб строениям, лесным массивам, сельскохозяйственным угодьям, водоемам и другим объектам, чем подтверждается);

7) анализ средств объективного контроля:

результаты дешифрирования регистрируемых параметров, характеризующих траекторию движения воздушного судна в пространстве и действия экипажа с органами управления;

результаты дешифрирования магнитофонных записей радиообмена с пунктами управления (в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие возникновение и развитие особой ситуации в полете);

результаты дешифрирования магнитофонной записи переговоров членов экипажа (в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие возникновение и развитие особой ситуации в полете);

результаты дешифрирования фотоснимков экранов индикаторов радиолокационных средств (время, азимуты, дальности положения воздушного судна до пропадания отметок на экранах радиолокационных станций);

результаты дешифрирования других средств, подтверждающих аварийный полет воздушного судна.

Выводы из анализа материалов объективного контроля.

4. Недостатки, выявленные при расследовании авиационного происшествия, и их влияние на возникновение, развитие аварийной ситуации и исход полета.

Указываются все отклонения в функционировании авиационного персонала по направлениям проведенных исследований с перечнем фактов, что и кем было нарушено:

в организации полетов;

в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);



в действиях экипажа;  
в обеспечении полетов;  
в регламентации летной работы;  
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 к отчету:

выписка (копия) из плановой таблицы полетов.

материалы рабочих групп подкомиссии.

описание версий авиационного происшествия, не нашедших своего подтверждения.

рапорты должностных лиц, участвующих в организации, обслуживании и выполнении полета.

Рассмотрен на заседании комиссии  
"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года  
Протокол № \_\_\_\_\_

### **Отчет инженерно-технической подкомиссии о результатах работ, проведенных в связи с расследованием**

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

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

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

государственного органа)

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

1. Данные об авиационной технике

1) воздушное судно \_\_\_\_\_ выпущено \_\_\_\_\_ предприятием \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ года с назначенным ресурсом \_\_\_\_\_ часов в течение \_\_\_\_\_ лет, ресурсом до первого ремонта \_\_\_\_\_ часов, сроком службы \_\_\_\_\_ лет.

Гарантийный ресурс \_\_\_\_\_ часов в течение \_\_\_\_\_ лет.

Налет с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ часов \_\_\_\_\_ минут, \_\_\_\_\_ посадок.

Принято для эксплуатации в войсковой части \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

Назначенный ресурс (срок службы) продлен " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года до \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ лет.

Ресурс до первого ремонта продлен " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года до \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ 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 \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ посадок.

Остаток ресурса (срока службы) до очередного ремонта \_\_\_\_\_ часов, \_\_\_\_\_ 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.

Состав технического расчета:

№ п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество (при его наличии), год рождения	Классность	Номер приказа и дата допуска к обслуживанию воздушного судна данного типа	Стаж работы в занимаемой должности

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:

1) 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;

2) периодические работы: дата выполнения, виды работ.

Выводы о полноте и качестве выполнения периодических работ, недостатки, нарушения;

3) регламентные работы: " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года при налете воздушного судна с начала эксплуатации \_\_ часов, после последнего ремонта \_\_ часов, через \_\_ часов ( 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 \_\_ часов, календарный срок \_\_ месяцев.

Наработка двигателя (двигателей) после последних регламентных работ \_\_ часов.

Выводы о полноте и качестве выполнения регламентных работ, недостатки, нарушения;

4) 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;

5) подготовка к летней (зимней) эксплуатации: в период с " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года по " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года 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;

6) 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;

7) 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;

8) работы по бюллетеням: перечень и сроки выполнения работ.

Выводы о своевременности, полноте и качестве выполненных на воздушном судне работ по бюллетеням, недостатки, нарушения;

9) 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.

10) работы по продлению ресурса воздушного судна и двигателей: указать основание для выполнения, дату выполнения.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ.

11) парковый день: дата проведения последнего паркового дня.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ, недостатки, нарушения;

12) вывод о полноте и качестве технического обслуживания воздушного судна.

4. Состояние авиационной техники в период ее эксплуатации до авиационного происшествия:

1) налет воздушного судна по месяцам за последние 12 месяцев;

2) 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;

3) случаи нарушения правил эксплуатации воздушного судна на земле и в воздухе, применения некондиционных средств наземного обеспечения полетов, горюче-смазочных материалов, специальных жидкостей (далее – спецжидкость), 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;

4) оценка работоспособности систем воздушного судна по материалам бортовых устройств регистрации параметров полета в 10 полетах, предшествовавших авиационному происшествию;

5) количество и продолжительность полетов воздушного судна в данный летный день. Замечания по работе систем воздушного судна в предыдущих полетах летной смены;

6) 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;

7) 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;

8) вывод о работоспособности систем воздушного судна и его эксплуатации в последнем полете.

5. Состояние воздушного судна после авиационного происшествия.

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.

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.

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).

Какие исследования проводила научно-исследовательская летающая лаборатория. Результаты исследований.

Что и когда направлено на исследование в научно-исследовательские организации, что требовалось установить. Результаты исследований.

Причина отказа или неисправности систем воздушного судна, к чему она привела (могла привести) и чем это подтверждается.

Данные по агрегатам, которые отказали в полете (указать в соответствии с требованиями раздела 1 настоящего отчета).

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.

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.

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.

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 к отчету:

отчеты рабочих групп;

рапорты должностных лиц, участвовавших в подготовке воздушного судна к полету, письменные показания очевидцев авиационного происшествия;

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;

задания на проведение исследований в научно-исследовательской летающей лаборатории;

задания на проведение исследований в научно-исследовательских организациях.

Рассмотрен на заседании комиссии

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

Протокол № \_\_\_\_\_

### **Отчет административно-штабной подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием**

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

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

(наименование авиационной части,

государственного органа)

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

1. Организация воздушной перевозки.

1) данные о пассажирах:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество(при его наличии)	Отношение к воинской службе. Должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)

наличие перевозочных документов, их наименования, даты заполнения;  
соответствие числа пассажиров числу разрешенных к перевозке людей на данном воздушном судне;

заявленный к перевозке вес багажа и ручной клади пассажиров;

размещение на борту воздушного судна пассажиров, багажа и ручной клади;

2) данные о характере перевозимых грузов:

№ п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (метр)			Вес (килограмм)	В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза
		длина	ширина	высота		
Общий вес груза						
Центровка						

размещение груза на борту воздушного судна, способ его крепления;

общая нагрузка (указать также предельно допустимую нагрузку);

центровка воздушного судна;

состояние перевозимого груза на месте авиационного происшествия (разбился, сгорел, поврежден горюче-смазочными материалами, не обнаружен);

3) краткий вывод об организации воздушной перевозки.

2. Поисково-спасательные работы:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество(при его наличии)	Отношение к воинской службе. Должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)

1) состав сил и средств, привлеченных к проведению поисково-спасательных работ;

2) время оповещения дежурных поисково-спасательных сил об авиационном происшествии;

3) время начала поиска воздушного судна и время его обнаружения;

4) краткое описание поиска: границы района поиска, время поиска, высота поиска, результаты поиска;



5) время оповещения и сбора наземной поисково-спасательной команды и время прибытия к месту авиационного происшествия;

6) время и способы эвакуации пассажиров и членов Экипажа воздушного судна с места авиационного происшествия. Время доставки пострадавших в лечебные учреждения (указать их местонахождение);

7) действия членов экипажа воздушного судна потерпевшего авиационное происшествие при проведении поисково-спасательных работ;

8) силы и средства, задействованные для тушения пожара, время, затраченное на его ликвидацию;

9) результаты поиска бортовых средств объективного контроля;

10) меры, принятые для охраны места авиационного происшествия (какими силами, кто, время начала и окончания охраны);

11) метеоусловия в период проведения поисково-спасательных работ;

12) количество погибших и получивших телесные повреждения пассажиров и членов экипажа воздушного судна, эвакуированных с места авиационного происшествия до прибытия наземной поисково-спасательной команды;

13) количество пассажиров и членов экипажа воздушного судна, эвакуированных с места авиационного происшествия наземной поисково-спасательной командой;

14) установление личностей погибших;

15) учреждения, куда направлены для патологоанатомических исследований останки погибших;

16) краткая оценка организации и проведения поисково-спасательных работ.

3. Данные опроса очевидцев авиационного происшествия.

Список выявленных и опрошенных лиц.

№ п/п	Фамилия, имя, отчество(при его наличии)	Дата опроса	Место нахождения лица в момент авиационного происшествия	Место жительства

Данные, вытекающие из обобщения показаний опрошенных лиц.

4. Данные об аэродроме.

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.

Проведенные работы по изъятию радиоактивных элементов и обезвреживанию боеприпасов на месте авиационного происшествия: дата, задействованные силы и средства.

Дата начала и окончания работ по эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия, силы и средства, задействованные для проведения этих работ.

Место доставки аварийного воздушного судна.

6. Данные об изъятии документов, материалов, относящихся к авиационному происшествию.

Перечень изъятых и переданных комиссии документов.

Наименование документов, дополнительно запрошенных комиссией.

Сохранность необходимых для комиссии материалов, относящихся к авиационному происшествию.

7. Оценка экономического ущерба от авиационного происшествия.

Стоимость утраченной авиационной техники \_\_\_\_\_ (тысяч тенге).

Стоимость утраченных грузов \_\_\_\_\_ (тысяч тенге).

Затраты на проведение расследования авиационного происшествия \_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

Затраты на привлечение к расследованию специалистов летающих лабораторий \_\_\_\_\_ (тыс. тенге).

8. Недостатки, вскрытые при расследовании авиационного происшествия.

Недостатки в организации воздушной перевозки пассажиров и грузов.

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 к отчету:

копии перевозочных документов, договоров и других материалов, связанных с воздушной перевозкой.

материалы рабочих групп подкомиссии.

отчет по проведенным поисково-спасательным работам.

описание версий авиационного происшествия, связанных с воздушной перевозкой, не нашедших своего подтверждения.

материалы расчетов оценки экономического ущерба.

рапорты должностных лиц, участвующих в организации воздушной перевозки, в организации и выполнении поисково-спасательных работ, свидетельства очевидцев авиационного происшествия.

Приложение 8  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма

**Дело**  
**расследования** \_\_\_\_\_

**вид авиационного происшествия) с** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (тип и бортовой (заводской) номер воздушного судна)

пилотируемого \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, классификация, воинское звание, Ф.И.О. (при его наличии) командира экипажа)

произошедшей \_\_\_\_\_

(дата и место происшествия)

Расследование проведено комиссией, назначенной \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_  
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в с о с т а в е :

Председателя \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

Заместителя председателя \_\_\_\_\_

(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

Членов комиссии \_\_\_\_\_

(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

С р о к и р а б о т ы к о м и с с и и :

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:
  - 1) версии авиационного происшествия с описанием выводов по результатам их проработки;
  - 2) кроки места падения воздушного судна;
  - 3) протокол осмотра места падения воздушного судна и аварийных деталей;
  - 4) данные анализа материалов объективного контроля;
  - 5) протокол радиообмена между членами экипажа воздушного судна;
  - 6) протокол переговоров персонала органов управления воздушным движением с экипажем воздушного судна;
  - 7) фотоснимки радиолокационной проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;
  - 8) копия кальки проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;
  - 9) схема (траектория) полета (аварийного участка полета);
  - 10) модель возникновения и развития особой ситуации в полете;
  - 11) модель причинно-следственных связей;
  - 12) особые мнения членов комиссии о причинах авиационного происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах авиационного происшествия;
  - 13) протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования;
  - 14) отчеты подкомиссий с приложениями;
  - 15) отчеты по специальным исследованиям;
  - 16) служебная информация;
  - 17) экспертные заключения;
  - 18) донесения об авиационном происшествии и результатах его расследования;

19) копии приказов руководителя органа управления государственной авиации по результатам служебного расследования по факту авиационного происшествия;

20) план профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия;

21) 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.

Документы дела расследования, согласно настоящей описи, поступившие после подписания акта расследования авиационного происшествия, подшиваются в экземпляр дела расследования авиационного происшествия, находящегося в органе безопасности полетов государственной авиации.

Приложение 9  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан

## **Перечень авиационных инцидентов, подлежащих расследованию в государственной авиации**

1. Серьезные авиационные инциденты:

1) столкновение воздушных судов;

2) столкновение воздушного судна с наземным (надводным) препятствием;

3) касание поверхности земли элементом конструкции воздушного судна (за исключением шасси) при взлете;

4) повреждение воздушного судна средствами поражения (осколками);

5) повреждение (поражение) воздушного судна разрядом атмосферного электричества и/или градом;

6) несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения;

7) попадание воздушного судна в опасные явления погоды;

8) попадание воздушного судна в метеорологические условия, к полетам в которых летчик (экипаж) не подготовлен. Нарушение установленного минимума погоды при взлете, посадке или в полете;

9) взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям Руководства по летной эксплуатации или Инструкции экипажу, утвержденных руководителем завода изготовителя (далее – РЛЭ);

10) непредусмотренный полетным заданием вывод воздушного судна на режим сваливания, потеря управляемости воздушного судна;

- 11) превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна с возникновением остаточных деформаций конструкции;
- 12) потеря летчиком (экипажем) пространственной или визуальной ориентировки;
- 13) вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома (площадки целевого назначения), за исключением случаев посадки вне аэродрома назначения при встрече с опасными явлениями погоды;
- 14) нарушение норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных РЛЭ, смещение груза в полете;
- 15) резкое снижение или потеря работоспособности летчика (члена летного экипажа );
- 16) пожар на борту воздушного судна;
- 17) появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запаха едких веществ в кабине или повышение температуры воздуха в кабине воздушного судна;
- 18) локализованное разрушение вспомогательной силовой установки или их агрегатов;
- 19) отказ двигателя или выключение двигателя, не предусмотренное заданием (в том числе выключение двигателя, вследствие появления ложного сигнала об его отказе );
- 20) отказы систем управления воздушным судном, отнесенные РЛЭ к особым случаям в полете;
- 21) самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном планировании, а также не выпуск или обрыв его на посадке;
- 22) разрушение (открытие, срыв) фонаря (створки, сдвижного блистера), иллюминаторов, появление недопустимых трещин на лобовых стеклах остекления кабины;
- 23) отрыв или самопроизвольное открытие (выпуск) в полете дверей, люков, капотов, обтекателей или других элементов конструкции воздушного судна;
- 24) появление недопустимых трещин на силовых элементах планера;
- 25) не выпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка шасси, разрушение элементов стоек шасси, подкосов, тележек;
- 26) полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой). Полет в условиях обледенения на воздушном судне, не оборудованном противообледенительной системой. Полет с отказавшей или не включенной противообледенительной системой;
- 27) разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта, разрушение или рассоединение трансмиссии, или срабатывание сигнализации опасных режимов работы агрегатов трансмиссии (для вертолетов);

28) нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования;

29) выполнение посадок на площадки, в том числе подобранные с воздуха, которые не соответствуют предъявляемым к ним требованиям и условиям безопасности, определенным РЛЭ;

30) посадка вне границ взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки), выкатывание за ее пределы при взлете или посадке;

31) разгерметизация кабины экипажа и/или салона воздушного судна (грузового отсека) на высоте более 4 километров;

32) падение давления в одной и более гидросистемах, разгерметизация гидросистемы;

33) столкновение с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы;

34) заправка воздушного судна некондиционными горюче-смазочными материалами, жидкостями и газами;

35) прием и выпуск воздушных судов с неподготовленных взлетно-посадочных полос;

36) отказы основных и дублирующих средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, повлиявшие на выполнение полетного задания;

37) самопроизвольный сброс груза, обрыв внешней подвески (вертолета);

38) другие события, которые привели к возникновению сложной ситуации или к причинению вреда здоровью членов экипажа (пассажиров) воздушного судна.

2. Авиационные инциденты:

1) выполнение полета без средств аварийного покидания воздушного судна, предусмотренных его руководством по летной эксплуатации;

2) прекращение взлета;

3) попытка выполнения взлета с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ;

4) приземление с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа воздушного судна, предусмотренную РЛЭ. Касание взлетно-посадочной полосы (поверхности земли) на посадке любым элементом конструкции воздушного судна (за исключением шасси);

5) попадание в спутный след на взлете или при снижении на посадку;

6) попадание в спутный след при выполнении групповых полетов;

7) уход на второй круг с высоты, ниже допустимой высоты точки ухода на второй круг (высоты принятия решения), предусмотренной РЛЭ или аэронавигационным паспортом аэродрома;

8) посадка с остатком топлива, менее предусмотренного полетным заданием;

9) столкновение воздушного судна с птицами или другими объектами, не приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна и силовых установок;

10) превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна, установленных РЛЭ, за исключением случаев вынужденного их превышения при выполнении боевого или специального полета (специального задания) с целью сохранения целостности воздушного судна или жизни экипажа и пассажиров;

11) нарушение установленных минимальных безопасных параметров полетного порядка воздушных судов;

12) потеря в групповом полете из виду ведущего, нарушение порядка действий при потере ведущего;

13) не предусмотренное заданием сближение воздушных судов, исключаящее их раздельное наблюдение имеющимися радиолокационными станциями;

14) нарушение мер безопасности применения авиационных средств поражения, не приведшее к поражению воздушных судов, объектов на территории полигона, людей и животных авиационными средствами поражения или их осколками;

15) невключение, невыключение, самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги, неснятие воздушных винтов с упора;

16) отказ или невключение экипажем системы управления колесом передней стойки шасси;

17) отказ основной системы торможения, самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес при рулении, взлете и посадке воздушного судна;

18) невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерная выработка или распределение его по бакам, которые невозможно устранить действиями, предусмотренными РЛЭ. Отказ системы измерения расхода или количества топлива;

19) невозможность определения по одному и более приборам значений высоты и скорости полета;

20) отказ или невключение одной и более навигационных систем;

21) отказ одного авиагоризонта на воздушном судне с одним или двумя авиагоризонтами. Отказ двух и более авиагоризонтов на воздушном судне с тремя и более авиагоризонтами. Отказ одного авиагоризонта в сочетании с отказом системы контроля. Отказ любого количества авиагоризонтов, о котором не проявился сигнал (или если сигнализация не предусмотрена). Отказ системы контроля авиагоризонтов с выдачей ложных сигналов;

22) отказ, потеря радиосвязи в полете или отсутствие связи между воздушными судами и органами управления воздушным движением на время более пяти минут;

23) самопроизвольное или ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом, отказы автоматической системы управления полетом, приводящие к отклонению одного и



более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузок, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных;

24) недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и/или переменным током от одного и более распределительных устройств системы электроснабжения, переход на аварийное питание постоянным или переменным током, в том числе для станций управления БПЛА;

25) вылет воздушного судна (за исключением вылета на базовый аэродром) при наличии отказов, не входящих в перечень отказов, разрешенных эксплуатационно-технической документацией данного типа воздушного судна;

26) выпуск воздушного судна в полет с незавершенным техническим обслуживанием;

27) выполнение полета экипажем в болезненном состоянии (после прохождения предполетного медицинского контроля);

28) выполнение полета членами экипажа без специального снаряжения, соответствующего условиям полета, в летно-техническом обмундировании, не соответствующем климатическим условиям;

29) выполнение полета членами экипажа без специального штурманского снаряжения, полетных карт и/или с недооформленной полетной документацией;

30) превышение экипажем норм налета в летную смену, нарушение режима труда и норм отдыха перед полетами, выполнение полета без прохождения предполетного медицинского осмотра;

31) выполнение перелетов и перегонки авиационной техники с нарушениями требований к оформлению полетной и судовой документации;

32) нарушение порядка и условий выполнения полетного задания;

33) появление в полете течи топлива в пожароопасных зонах воздушного судна;

34) несанкционированное (без опознавания) выполнение атаки воздушной цели;

35) изменение условий полета без разрешения органа управления (обслуживания) воздушным движением, за исключением случаев скоротечного развития особой ситуации в полете;

36) подача исполнительной команды летчику (экипажу) при ошибочном определении места воздушного судна;

37) выдача экипажу неправильных данных о месте воздушного судна;

38) выдача экипажу неправильных данных об условиях взлета, захода на посадку и посадки;

39) временная потеря управления экипажем воздушного судна, а также потеря управления (связи) с БПЛА или сбой программного обеспечения на время не более заданного алгоритмом для автоматического возврата и не повлиявшее на выполнение полетного задания;

40) выполнение экипажем задания, не соответствующего уровню его подготовки;

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

42) превышение нормативных сроков перехода на резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов при отказе основных или на автономные источники электропитания при отключении электроэнергии;

43) прекращение выдачи персоналами групп руководства полетами (органов управления воздушным движением) или расчетами командных пунктов информации о воздушной обстановке в зоне их ответственности;

44) выдача оператором радиолокационной станции значений высоты полета с ошибкой, превышающей тактико-технические данные радиолокационной станции;

45) подача на полеты неподготовленных средств аэродромно-технического обеспечения полетов, обеспечение полетов радиотехническими средствами, не проверенными облетом (с вышедшими сроками облета);

46) 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;

47) несвоевременная разработка и представление штормового предупреждения;

48) отказы и неисправности воздушных судов, приведшие к прекращению выполнения полетного задания;

49) другие события при проведении, обеспечении или обслуживании полетов, которые могли создать или создали угрозу целостности воздушного судна и жизни лиц, находящихся на его борту.

Приложение 10  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма  
Утверждаю

---

(должность, воинское звание,  
подпись, инициалы и фамилия  
должностного лица,  
назначившего комиссию)  
" \_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

**Акт расследования авиационного инцидента  
(серьезного авиационного инцидента, серьезного авиационного  
инцидента  
с повреждением воздушного судна)**

\_\_\_\_\_, происшедшего в \_\_\_\_\_  
(тип воздушного судна) (наименование авиационного, подразделения части,  
\_\_\_\_\_ "\_\_\_"\_\_\_\_\_ 20\_\_ года \_\_\_\_\_  
органа управления государственной авиации) (день недели, местное время)

1. Общие сведения.

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

должность лица, назначившего комиссию) \_\_\_\_\_ (дата)

В с о с т а в е :

Председателя \_\_\_\_\_

(должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

Членов комиссии \_\_\_\_\_

(должность, воинское звание, фамилия, инициалы)

2. Экипаж воздушного судна:

фамилия, имя, отчество (при его наличии);

воинское звание;

занимаемая должность;

присвоенная классная квалификация.

Для командира экипажа и летчика-инструктора дополнительно указываются год рождения, образование общее и военное, стаж летной работы, общий налет, с какого времени летает и налет на данном типе воздушного судна, допускал ли ранее авиационные инциденты.

Если авиационное событие связано с неправильными действиями органа управления воздушным движением (далее – УВД), инженерно-технического состава или служб обеспечения полетов, дополнительно указываются: для 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. Допускал ли ранее авиационные инциденты (происшествия) по личной вине.

3. Данные о воздушном судне, двигателях, агрегате (станции).

Раздел заполняется в случае отказа (неисправности) авиационной техники).

	Воздушное судно	Двигатель	Агрегат
Тип и заводской номер			
Предприятие изготовитель дата изготовления			
Установленный ресурс и налет (наработка) с начала эксплуатации			
Количество ремонтов			
Последний ремонт (дата, где, в каком объеме)			
Установленный ресурс и налет (наработка) после последнего ремонта			

4. Обстоятельства авиационного события.

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 авиационного события, удалось выяснить в ходе его расследования.

5. Состояние авиационной техники.

Излагается описание внешнего проявления отказа (неисправности) авиационной техники или повреждения воздушного судна. Приводится анализ материалов объективного контроля.

6. Мероприятия, выполненные для выявления причин авиационного события.

7. Вывод о причинах авиационного события.

8. Классификация авиационного события (согласно приложению 9 к настоящим Правилам) и группы факторов (причин) (согласно приложению 15 к настоящим Правилам).

9. Предложения и рекомендации по результатам расследования.

10. Порядок приведения воздушного судна в исправное состояние.

Указывается перечень работ, выполненный (планируемый) при приведении воздушного судна в исправное состояние, дата (предполагаемая дата) ввода в строй воздушного судна.

В случае серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна указывается перечень необходимых для восстановления воздушного судна запасных частей, агрегатов, деталей и узлов, место и порядок проведения восстановительных работ, предполагаемый 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 фамилии)

Дата составления акта \_\_\_\_\_

Приложения к Акту:

копия плановой таблицы полетов (полетного листа);

копия бюллетеня погоды;



САИП																				
НП																				
Аварий																				
Катастроф																				
	По этапам полета																			
	Запуск	Взлет	Набор Н	Тех пил	Маршрут	БП по ВЦ				БП по НЦ				Групп слет.	Круг	Облет				
АИ																				
САИ																				
САИП																				
НП																				
Аварий																				
Катастроф																				

	По месяцам												
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь	
АИ													
САИ													
САИП													
НП													
Аварий													
Катастроф													

	По авиационным частям (по авиационным подразделениям – для авиационных частей)										По родам авиации			
	21751				53975		54835		14157		ФА	ВТА	АА	БЛА
АИ														
САИ														
САИП														
НП														
Аварий														
Катастроф														
	По метеоусловиям						По классной квалификации							
	ДПМУ	ДСМУ	ДУМП	НПМУ	НСМУ	НУМП	Снайпер	1	2	3	б/к			
АИ														
САИ														
САИП														
НП														
Аварий														
Катастроф														

Продолжение таблицы



				т и п е в о з д у ш н о с у д н а				
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Приложение 13  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма

## **Журнал учета авиационных инцидентов, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов**

**(наименование подразделения органа управления)**

№ п/п	Дата и вид авиационного события	Номер войсковой части (аэродром), тип воздушного судна, его бортовой номер	Выявленные недостатки и нарушения	Причина выявленных нарушений и недостатков	Принятые органом управления меры

Примечания:

1) учет нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов, ведется согласно Актам расследования авиационных событий, по материалам разбора полетов, а также по результатам проверок воинских частей вышестоящими органами военного управления;

Приложение 14  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан  
Форма

## **Журнал учета авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий летного состава (экипажей)**

**(наименование авиационного подразделения)**

1. Авиационные инциденты (нарушения и ошибочные действия) летного состава (экипажей):

Должность, воинское звание, класс \_\_\_\_\_

Фамилия, имя и отчество (при его наличии) летчика (члена экипажа)



Дата	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, ошибочных действий)	Причины авиационного инцидента (нарушения, ошибочных действий)	Указания командира (начальника) Принятые меры, отметка о выполнении
1	2	3	4	5	6

2. Результаты анализа авиационных инцидентов, нарушений и ошибок, указания по устранению вскрытых причин и недостатков.

3. Результаты проверки журнала.

Примечания:

- 1) журнал ведется по каждому летчику авиационной части отдельно;
- 2) журналы хранятся за летный состав управления авиационной части и командиров эскадрилий в органе безопасности полетов авиационной части, за летный состав эскадрилий – в штабе авиационной эскадрильи;
- 3) авиационные инциденты, нарушения и ошибки, допущенные другими членами экипажа, учитываются за командиром экипажа;
- 4) в столбце 6 таблицы записываются указания прямых и непосредственных командиров (начальников) по результатам разбора полетов, наблюдению инструкторов, материалам объективного контроля, расследования авиационных событий. Отметка о выполнении проставляется с датой и росписью должностного лица;
- 5) в пункте 2 журнала ежемесячно непосредственными командирами записываются результаты анализа авиационных инцидентов, нарушений и ошибок летного состава, делаются выводы и даются указания по устранению вскрытых причин и недостатков;
- 6) журнал ведут непосредственные командиры и начальники. Контроль над ведением и хранением журнала в авиационной эскадрилье осуществляет заместитель командира авиационной эскадрильи, в авиационной части – руководитель органа безопасности полетов;
- 7) журнал должен позволять его ведение в течение не менее двух лет.

Приложение 15  
к Правилам расследования  
авиационных происшествий  
и инцидентов в государственной  
авиации Республики Казахстан

**Группы факторов (причин) авиационных происшествий и инцидентов с воздушными судами государственной авиации**

1. Нарушения (упущения) личного состава при организации, производстве, управлении или обеспечении полетов:

1) нарушения (упущения) в организации полетов (НОП):

нарушения (упущения) установленных порядка и правил организации полетов (НОП-а);

недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц авиационной части (НОП-б);

нарушения (упущения) в разработке документов по производству полетов личным составом авиационной части (соединения, объединения) (НОП-в);

2) нарушения (упущения) при управлении воздушным движением, руководстве полетами (НРП):

нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживания воздушного движения) (НРП-а);

недобросовестность персонала ГРП (органов УВД) при личной подготовке к руководству полетами (НРП-б);

недостаточная профессиональная подготовка персонала ГРП (органа УВД) (НРП-в);

нарушения (упущения) взаимодействия персонала ГРП (органа УВД) (НРП-г);

нарушения (упущения или ошибки) персонала ГРП (органа УВД) вследствие снижения работоспособности (НРП-д);

3) нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна (НПП):

нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил выполнения полетного задания (НПП-а);

нарушения (ошибки) командира экипажа (летчика) в технике пилотирования (НПП-б);

нарушения (ошибки) членов экипажа в эксплуатации авиационной техники (НПП-в);

;

недобросовестность члена экипажа при личной подготовке к полетам (НПП-г);

недостаточная профессиональная подготовка члена экипажа (НПП-д);

нарушения (упущения) взаимодействия членов экипажа (НПП-е);

нарушения (ошибки) члена экипажа вследствие снижения работоспособности (НПП-ж);

причина нарушений (ошибок) не установлена (НПП-з);

4) нарушения (упущения) в обеспечении полетов (НОБП):

нарушения (упущения) в обеспечении аэронавигационной информацией (НОБП-а);

нарушения (упущения) в штурманском обеспечении (НОБП-б);

нарушения (упущения) в инженерно-авиационном обеспечении (НОБП-в);

нарушения (упущения) в аэродромно-техническом обеспечении (НОБП-г);

нарушения (упущения) в радиотехническом (светотехническом) обеспечении (НОБП-д);

нарушения (упущения) в метеорологическом (орнитологическом) обеспечении (НОБП-е);

нарушения (упущения) в медицинском обеспечении (НОБП-ж).

2. Отказы авиационной техники, не связанные с действиями личного состава, участвующего в производстве полетов:

1) конструктивно-производственные недостатки авиатехники (КПН):

конструктивные (в том числе эргономические) недостатки авиационной техники (КПН-а);

производственные недостатки авиационной техники (КПН-б);

2) недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях (НР):

нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ремонта, установленных рабочей технологической документацией (НР-а);

недостаточная профессиональная подготовка исполнителей выполняемых работ (НР-б);

несоответствие технологии ремонта авиационной техники требованиям нормативной или ремонтной документации (НР-в);

нарушения (упущения) установленных порядка и правил подготовки авиационной техники к полетам после выполнения ее ремонта (НР-г);

3) отказы авиационной техники, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ОПНУ):

конструктивно-производственные недостатки авиационной техники (ОПНУ-а);

недостатки ремонта авиационной техники (ОПНУ-б);

недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов (ОПНУ-в);

недостатки аэродромно-технического обеспечения полетов (ОПНУ-г);

воздействие внешних факторов (ОПНУ-д).

3. Другие причины:

1) недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы (НИРЛ):

невыявление недостатков авиационной техники при проведении испытаний (НИРЛ-а);

проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов (НИРЛ-б);

недостатки документов, регламентирующих организацию летной работы (НИРЛ-в);

недостатки документов, регламентирующих управление полетами (НИРЛ-г);

недостатки документов, регламентирующих обеспечение полетов (НИРЛ-д);

недостатки документов, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию воздушного судна (НИРЛ-е);

2) недостатки средств обеспечения полетов (НСОП):

конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обеспечения полетов (НСОП-а);

низкая эксплуатационная надежность средств наземного обеспечения полетов (НСОП-б);

низкое качество ремонта средств наземного обеспечения полетов (НСОП-в);

3) события, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ПНУ):

неправильные действия члена экипажа (ПНУ-а);

отказ авиационной техники (ПНУ-б);

воздействие внешних факторов (ПНУ-в);

4) воздействие внешних непрогнозируемых факторов (ВВФ):

столкновение с инородными телами в атмосфере (ВВФ-а);

столкновение с птицами (ВВФ-б);

воздействие атмосферного электричества (ВВФ-в);

турбулентность (ВВФ-г);

сдвиг ветра (ВВФ-д);

воздействие различного вида помех (ВВФ-е);

потеря работоспособности экипажа (ВВФ-ж).