



## ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 2 декабря 1999 г. № 132

г. Москва

#### Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации

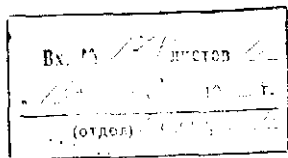
В соответствии со статьей 95 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации.
2. Установить, что разъяснения по применению утвержденных настоящим постановлением Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации дает Служба безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

Председатель Правительства  
Российской Федерации



В.Путин



## **ПРАВИЛА**

### **расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации.**

#### **I. Общие положения**

1. Настоящие Правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, являются обязательными для всех федеральных органов исполнительной власти и организаций, в пользовании которых находятся государственные воздушные суда (далее именуются - федеральные органы исполнительной власти и организации).

2. Каждое авиационное происшествие или авиационный инцидент с государственными воздушными судами в Российской Федерации подлежит обязательному расследованию комиссией по расследованию авиационного происшествия или авиационного инцидента (далее именуется - комиссия), которая имеет статус государственной комиссии и образуется в установленном настоящими Правилами порядке.

3. Специально уполномоченным органом, осуществляющим регулирование деятельности в области расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации (далее именуется - воздушные суда), а также их классификацию и учет, является Служба безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации (далее именуется - Служба безопасности полетов).

4. Организация и проведение расследований авиационных происшествий с воздушными судами, находящимися в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, отдельных авиационных происшествий с воздушными судами других федеральных органов исполнительной власти или организаций (по согласованию с их руководителями), а также авиационных происшествий, в которые вовлечен авиационный персонал нескольких федеральных органов исполнительной власти или организаций, осуществляются Службой безопасности полетов.

Организация и проведение расследований иных авиационных происшествий осуществляются федеральными органами исполнительной власти или организациями (по принадлежности воздушного судна).

Расследование авиационных инцидентов осуществляется комиссиями, образуемыми федеральными органами исполнительной власти или организациями (по принадлежности воздушного судна).

5. Целями расследования авиационного происшествия или авиационного инцидента являются установление причин авиационного происшествия или авиационного инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.

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

#### **II. Определения**

6. Авиационные события подразделяются на;

- а) авиационные происшествия;
- б) авиационные инциденты;
- в) чрезвычайные и наземные происшествия.

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

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

9- Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

а) "авиационное происшествие" - 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, когда:

произошло полное разрушение воздушного судна;

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

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

восстановление воздушного судна невозможно или экономически нецелесообразно.

Решение о целесообразности эвакуации воздушного судна принимает руководитель федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна).

Решение о прекращении поисков не возвратившегося из полета воздушного судна принимает Министерство обороны Российской Федерации по согласованию с руководителем федерального органа

исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна).

Решение о целесообразности восстановления воздушного судна, получившего повреждение в процессе эксплуатации, принимает руководитель федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующий видом Вооруженных Сил Российской Федерации;

б) "авария" - авиационное происшествие без человеческих жертв;

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

г) "авиационное объединение" - армия, округ или отдельный корпус Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны, морская авиация флота, 929 Государственный летно-испытательный центр Министерства обороны Российской Федерации;

д.) "авиационное подразделение" - авиазвено, авиаотряд, авиаэскадрилья, а также первичная структура авиации Министерства Российской Федерации по дедам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Российской оборонной спортивно-технической организации;

е.) "авиационное соединение" - смешанный авиационный корпус, авиационная дивизия, дивизия противовоздушной обороны, центр боевого применения и переучивания летного состава, авиационный институт, авиация армии, корпуса или округа (военного, пограничного или внутренних войск Министерства внутренних дел Российской Федерации), авиация воздушно-десантных войск;

ж) "авиационная часть" - отдельный авиаотряд, отдельная авиаэскадрилья, авиационный полк, 237 Центр показа авиационной техники, испытательный центр 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации, станция летных испытаний военного представительства или авиаремонтного завода Министерства обороны Российской Федерации, аэроклуб Российской оборонной спортивно-технической организации;

з.) "катастрофа" - авиационное происшествие с человеческими жертвами;

и) "летная эксплуатация воздушного судна" - процесс эксплуатации воздушного судна в объеме требований руководства по летной эксплуатации данного типа воздушного судна;

к) "мероприятия по обеспечению безопасности полетов" - действия, направленные на предотвращение авиационных происшествий;

л) "наземное происшествие" - событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошла его утрата;

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

н) "расследование авиационного происшествия" - процесс, который включает в себя выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому событию, проведение исследований и экспертиз, обобщение и анализ полученных данных, подготовку по результатам проведенных работ заключения о причинах авиационного происшествия и разработку мер по их предотвращению в будущем;

о) "рекомендации по результатам расследования авиационного происшествия" - предложения, сделанные на основе информации, полученной при расследовании, и направленные на предотвращение авиационных происшествий;

п) "серьезный авиационный инцидент" - авиационный инцидент, при котором здоровью хотя бы одного из лиц, находившихся на борту воздушного судна, причинен вред или обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие;

р) "серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна" - авиационный инцидент, при котором восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно.

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

с) "телесное повреждение со смертельным исходом" (только в целях единообразия статистических данных телесное повреждение, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как телесное повреждение со смертельным исходом);

т) "уполномоченный представитель" - лицо, которому поручено участие в расследовании авиационного происшествия, проводимого другим государством;

у) "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 ходе 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;

гибель людей либо утрата воздушного судна, 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.

### III. Расследование авиационных происшествий Организация расследования

10. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами организуют Служба безопасности полетов и руководители федеральных органов исполнительной власти и организаций (по принадлежности воздушного судна).

Для участия в расследовании привлекаются специалисты научно-исследовательских организаций, представители федерального органа исполнительной власти, осуществляющего реализацию государственной политики в области авиационной промышленности, и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации.

11- Для расследования авиационного происшествия руководитель федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) своим приказом назначает комиссию-с включением в ее состав представителя Службы безопасности полетов (по согласованию).

В том случае, когда расследование авиационного происшествия проводит Служба безопасности полетов, приказ о назначении комиссии издает Министр обороны Российской Федерации.

12. Комиссия состоит из председателя, заместителя председателя и членов комиссии. Председателем комиссии может быть только лицо, имеющее летное образование.

Членами комиссии могут быть лица, имеющие соответствующую квалификацию, прошедшие специальную подготовку, после которой им выдаются удостоверения установленного образца (приложение № 1).

Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационного происшествия, приведены в приложении № 2.

Рабочими органами комиссии являются:

летная, инженерно-техническая и административно-штабная подкомиссии, а также расчетно-аналитическая группа, работу которых возглавляют члены комиссии;

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

Решение о создании рабочих органов принимает председатель комиссии.

13. Для работы в комиссии и в ее рабочих органах могут по согласованию с соответствующими руководителями привлекаться представители федеральных органов исполнительной власти и организаций независимо от их организационно-правовой формы. Информация о кандидатах для работы и комиссии передается федеральному органу исполнительной власти, который организует расследование, в минимально короткие сроки после получения от "его запроса.

14- Лица, участвующие в расследовании авиационного происшествия, должны иметь соответствующую квалификацию и не должны быть причастными к организации, выполнению, обеспечению или обслуживанию полета, по которому проводится расследование.

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

15. Если в процессе работы комиссии стало известно о вовлечении в расследуемое авиационное происшествие авиационного персонала другого вида авиации или другого федерального органа исполнительной власти или организации, председатель комиссии сообщает об этом руководителю федерального органа исполнительной власти или организации, образовавшему комиссию, и начальнику Службы безопасности полетов для принятия решения о дальнейшем расследовании,

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

17. Оперативное взаимодействие с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями по вопросам организации и проведения расследования авиационных происшествий осуществляется Службой безопасности полетов.

18. Комиссия проводит расследование авиационного происшествия, руководствуясь Воздушным кодексом Российской Федерации, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, настоящими Правилами и иными нормативными правовыми актами, регулирующими деятельность в области государственной авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации.

19. Члены комиссии имеют права, установленные воздушным законодательством Российской Федерации, в том числе:

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

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

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

- г) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовой формы;
- д) опрашивать очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию у правоохранительных органов;
- е) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;
- ж) запрашивать у соответствующих федеральных органов исполнительной власти, а также у граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с авиационным происшествием;
- з) проводить исследование психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

20. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации, а также командование воинских частей обязаны оказывать всемерное содействие работе комиссии.

21. Доставку членов комиссии и лиц, привлекаемых к расследованию, к месту авиационного происшествия и обратно организует руководитель федерального органа исполнительной власти или организации [по принадлежности воздушного судна).

22. В случае если авиационное происшествие произошло на находящемся в автономном плавании авианесущем корабле, на который члены комиссии не могут прибыть, расследование проводится после прибытия корабля на базу. При этом старший авиационный начальник, находящийся на борту корабля, проводит предварительное расследование авиационного происшествия и докладывает непосредственному командиру (начальнику) об обстоятельствах происшествия, а также принимает меры к

обеспечению сохранности всех деталей и материалов, имеющих прямое или косвенное отношение к авиационному происшествию.

23. Продолжительность работы комиссии при расследовании авиационного происшествия, как правило, не должна превышать 30 суток. Началом работы комиссии считается дата авиационного происшествия, окончанием - дата подписания акта расследования авиационного происшествия.

Если для установления причин происшествия необходимо проведение специальных исследований, завершение которых в указанные сроки невозможно, то по ходатайству председателя комиссии срок ее работы может быть продлен начальником Службы безопасности полетов (руководителем федерального органа исполнительной власти или организации, образовавшим комиссию).

Расследование считается законченным после утверждения акта расследования авиационного происшествия.

24. Представители правоохранительных органов, проводящие следственные действия по факту авиационного происшествия, согласовывают свою работу с председателем комиссии.

Оповещение об авиационном происшествии

25. В случае авиационного происшествия, а также при потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экранах радиолокационных станций старший дежурной смены органа обслуживания воздушного движения, осуществляющий руководство (управление) полетом воздушного судна, обязан немедленно доложить об этом оперативному дежурному (ответственному) командного пункта соединения (объединения) и командиру авиационной части (старшему авиационному начальнику зоны ответственности).

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

26. Устный доклад об авиационном происшествии или потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экранах радиолокационных станций представляется немедленно руководителю соответствующего федерального органа исполнительной власти или организации (в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации).

27. В устном докладе указываются следующие сведения:

- а) дата, время (местное/московское),
- б) вид авиационного происшествия и его последствия;
- в) район авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции);
- г) тип и принадлежность воздушного судна;
- д.) аэродром вылета;
- е.) полетное задание, метеоусловия;
- ж) данные о командире экипажа, наличии пассажиров на борту;
- з.) наличие на борту опасных грузов или боеприпасов и их характеристики;
- и) данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении.

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

28. Об авиационном происшествии или о потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции докладывается немедленно на центральный командный пункт (командный пункт) федерального органа исполнительной власти или организации (по

принадлежности воздушного судна) и дежурному по Службе безопасности полетов-

29. Полученную информацию дежурный по Службе безопасности полетов представляет на центральные командные пункты федеральных органов исполнительной власти и организаций для дальнейшей передачи на командные пункты авиационных частей (по форме согласно приложению № 3), а также в Федеральную службу воздушного транспорта России, Российское авиационно-космическое агентство и Межгосударственный авиационный комитет.

30. Письменное донесение об авиационном происшествии командир авиационной части (по принадлежности воздушного судна) представляет в течение 24 часов руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации) и его копию - начальнику Службы безопасности полетов.

31. В письменном донесении указываются следующие сведения:

- а) дата, время (местное/московское);
- б) вид авиационного происшествия;
- в) район авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции, координаты места падения воздушного судна);
- г) тип и принадлежность воздушного судна;
- д) аэродром вылета;
- е) полетное задание, метеоусловия;
- ж) данные об экипаже, пассажирах и грузе, находившихся на борту;
- з) последствия авиационного происшествия для членов экипажа и пассажиров воздушного судна и окружающей среды;
- и) данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении;
- к) другие достоверные сведения по авиационному происшествию, известные к моменту представления донесения.

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

Действия должностных лиц при авиационном происшествии

32. Организацию поиска воздушного судна, спасание его пассажиров и членов экипажа, оказание им помощи организует и осуществляет Министерство обороны Российской Федерации во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

Организация охраны потерпевшего бедствие воздушного судна и его эвакуация возлагается на командующих войсками военных округов (флотами), в зоне ответственности которых произошло авиационное происшествие.

33. С момента авиационного происшествия и до прибытия комиссии ответственность за проведение первоначальных мероприятий возлагается на старшего авиационного начальника, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие (командира авиационной части).

В каждой авиационной части (соединении, объединении) должна быть разработана специальная инструкция, регулирующая действия должностных лиц при авиационном происшествии.

34. В случае авиационного происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома командир воздушного судна совместно с членами экипажа принимает меры по обеспечению неприкосновенности воздушного судна и носителей полетной информации, организует охрану места происшествия и сообщает случившемся в органы местного самоуправления.

35. Без разрешения председателя комиссии запрещается производить какие-либо работы на месте авиационного происшествия, за исключением работ по тушению пожара, эвакуации раненых и погибших, а также

фиксации следов, которые могут быть утрачены (отложений льда, копоти, следов движения воздушного судна по грунту и т.п.).

36. Старший авиационный начальник, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие (командир авиационной части), при получении сообщения об авиационном происшествии обязан провести первоначальные мероприятия:

- а) организовать поисково-спасательные работы в соответствии с инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов;
- б) доложить немедленно непосредственному командиру (начальнику) данные о воздушном судне, об экипаже, пассажирах и выполняемом задании, обстоятельствах, метеоусловиях, последствиях авиационного происшествия, а также о принятых мерах;
- в) определить необходимость принятия дополнительных мер по спасанию воздушного судна, пассажиров и членов экипажа, тушению (предупреждению) пожара, сохранению вещественных доказательств;
- г) организовать охрану места авиационного происшествия, запретить допуск к нему посторонних лиц, обеспечить неприкосновенность воздушного судна, его содержимого или его обломков (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших). Перемещение воздушного судна или его обломков до прибытия комиссии допускается только в случаях, если они препятствуют безопасному движению транспортных средств или посадке воздушных судов. При необходимости такого перемещения принимаются

меры по документированию (путем фотографирования, видеосъемки, составления акта осмотра, схем и т.п.) положения и общего состояния воздушного судна (его обломков), показаний приборов, положения переключателей и рукояток управления в кабинах;

д.) сообщить о факте авиационного происшествия в органы местного самоуправления и соответствующие органы прокуратуры;

е.) дать указание об эвакуации погибших после предварительного фотографирования и составления схемы их расположения относительно основных частей воздушного судна, избегая разборки и повреждения обломков;

ж.) принять меры по сохранению бортовых средств объективного контроля, документов, оказавшихся на месте авиационного происшествия, организовать поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту авиационного происшествия местности и обеспечить их сохранность на месте обнаружения. Если бортовые средства объективного контроля

находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно оттуда изъять, предварительно по возможности сфотографировав (задокументировав) место изъятия, принять меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии накопителей полетной информации. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля до прибытия комиссии запрещается;

з.) при наличии на воздушном судне агрегатов с изотопами радиоактивных элементов и боеприпасов организовать проверку уровня радиации на месте авиационного происшествия, изъять эти агрегаты, а также имеющиеся боеприпасы;

и.) организовать снятие и опечатывание кассет звуконосителей магнитофонов на пунктах управления полетами, фотокассет, регистрирующих запись изображения на экранах радиолокационных станций, в зоне действия которых находилось воздушное судно в момент авиационного происшествия;

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

л.) организовать изъятие и хранение летной, технической и другой документации, имеющей отношение к полету, который закончился авиационным происшествием (плановые таблицы полетов, метеорологическая документация, летные и медицинские книжки членов экипажа, документация органа обслуживания воздушного движения, 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 радиообмена и учета работы радиотехнических средств);

м.) зафиксировать метеорологические условия на аэродроме, по маршруту полета и в месте авиационного происшествия;

н.) организовать проведение медицинского осмотра членов экипажа воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, лиц, осуществлявших руководство полетом и непосредственную подготовку воздушного судна к нему, получить письменные объяснения их действий;

о.) организовать выявление воздушных судов, выполнявших полеты в районе авиационного происшествия в период, близкий к моменту происшествия, и принять меры по сохранению информации бортовых средств объективного контроля этих воздушных судов;

п.) установить очевидцев авиационного происшествия и взять у них объяснения для последующего представления комиссии;

р.) информировать старшего авиационного начальника аэродрома вылета воздушного судна об авиационном происшествии в целях сохранности информации и соответствующих документов о подготовке и выполнении полета воздушного судна перед авиационным происшествием;

с) сформировать группу обеспечения работы комиссии.

Все полученные в результате первоначальных мероприятий материалы должны быть переданы в комиссию.

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

38. Материалы наземных средств объективного контроля при необходимости могут использоваться до прибытия комиссии в целях организации поисково-спасательных работ. Ответственность за их использование в этом случае возлагается на старшего авиационного начальника, который должен принять меры по сохранению информации и составить акт об изъятии и внешнем состоянии наземных средств объективного контроля.

39. Руководители организаций - разработчиков и организаций • изготовителей воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, а также организаций, выполнявших его ремонт и техническое обслуживание, обязаны по получении информации об авиационном происшествии принять меры по обеспечению сохранности документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

Порядок работы комиссии по расследованию авиационного происшествия

40. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии проводит заседание, на котором объявляет состав комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные

мероприятия, об обстоятельствах происшествия и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает указания по планированию работы комиссии и другим оперативным вопросам.

41. Председатель комиссии организует, проводит и контролирует работу на всех этапах расследования, координирует действия всех участников расследования. Решения по основным организационным и методическим вопросам расследования принимаются комиссией, при этом председатель комиссии обладает правом принятия окончательного решения. Член комиссии, несогласный с принятым решением, имеет право письменно изложить особое мнение, которое прилагается к акту расследования.

Заседания комиссии при наличии разногласий по обсуждаемым вопросам, а также в других необходимых случаях оформляются протоколами. Протокол подписывается всеми членами комиссии, присутствовавшими на заседании.

42. Работа комиссии и подкомиссии проводится по утвержденным председателем комиссии планам.

Состав подкомиссий (рабочих органов) утверждает председатель комиссии (подкомиссии).

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

44. Для участия в расследовании авиационного происшествия, связанного с отказом авиационной техники, привлекается, как правило, научно-исследовательская летающая лаборатория.

Детали воздушного судна, имеющие признаки столкновения с птицей, и останки птицы направляются для исследования в центральную судебно-медицинскую лабораторию Министерства обороны Российской Федерации.

45. Исследования аварийной техники проводятся в специально подготовленном для работы месте или на борту научно-исследовательской летающей лаборатории с выставлением, как правило, воздушного судна-аналога.

46. Исследования аварийной техники как в научно-исследовательских организациях, так и на месте авиационного происшествия проводятся, как правило, совместно с представителями организаций-разработчиков и организаций-изготовителей воздушного судна. В случае неприбытия представителей в течение 5 дней с момента авиационного происшествия исследование проводится без их участия.

47. Специалисты научно-исследовательских организаций, как правило, в 10-дневный срок после получения от комиссии объектов исследования и технического задания проводят необходимые работы и представляют заключение руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а его копию - председателю комиссии и начальнику Службы безопасности полетов.

48. Полный отчет по результатам проведенных исследований аварийной техники составляется в 30-дневный с даты поступления материала на исследование срок, подписывается специалистами, участвующими в исследованиях, утверждается руководителем научно-исследовательской организации и рассылается адресатам, указанным в пункте 55 настоящих Правил.

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

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

50. Результаты работы подкомиссий оформляются в виде отчетов, которые после рассмотрения на заседании комиссии включаются в дело расследования.

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

52. Каждый экземпляр акта расследования авиационного происшествия подписывается членами комиссии.

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

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

Аналогичный порядок должен соблюдаться при составлении и подписании отчетов подкомиссий и рабочих групп.

54. По результатам работы комиссии оформляется дело расследования авиационного происшествия (приложение №4), которому может быть в соответствии с законодательством Российской Федерации установлена степень секретности.

55. Дело расследования оформляется, как правило, в четырех экземплярах, которые рассылаются:

первый с первым экземпляром акта расследования авиационного происшествия - в Службу безопасности



полетов;

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

третий - руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна);

четвертый - федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему реализацию государственной политики в области авиационной промышленности-

Если по факту авиационного происшествия возбуждено уголовное дело, то один экземпляр дела расследования представляется также в орган, проводящий предварительное следствие.

56. Экземпляр дела расследования, находящийся в Службе безопасности полетов, является документом постоянного хранения, срок хранения остальных экземпляров -10 лет.

57. По окончании расследования председатель комиссии представляет доклад о его результатах руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) и направляет копию доклада начальнику Службы безопасности полетов.

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

Проведение разбора по результатам расследования

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

59. Решение о времени и порядке проведения разбора, а также о привлекаемых к участию в нем лиц принимается председателем комиссии.

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

Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия

61. Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия делает руководитель федерального органа исполнительной власти или организации, образовавший комиссию (начальник Службы безопасности полетов • при расследовании авиационных происшествий комиссией Службы безопасности полетов), при утверждении им акта расследования авиационного происшествия.

62. Начальник Службы безопасности полетов (руководитель федерального органа исполнительной власти или организации, образовавший комиссию) может принять решение о пересмотре заключения комиссии о причинах авиационного происшествия, если будут установлены факты нарушения порядка и правил расследования, повлиявшие на его результаты, или если имеются основания считать выводы и заключение комиссии ошибочными.

Такое решение может быть принято также в случае поступления от федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а также от федерального органа исполнительной власти, осуществляющего реализацию государственной политики в области авиационной промышленности, аргументированного предложения о пересмотре результатов расследования-

63. В предложении о пересмотре результатов расследования, представляемом не позднее 30 дней с даты - подписания комиссией акта расследования авиационного происшествия, должны быть указаны;

проблемы, не рассмотренные комиссией;

обоснование необходимости рассмотрения этих проблем;

предложения по проведению дополнительных исследований и

экспертиз;

предложения о составе экспертной комиссии (при необходимости - межведомственной).

64. Для пересмотра заключения о причинах авиационного происшествия начальник Службы безопасности полетов (руководитель федерального органа исполнительной власти или организации) образует экспертную комиссию, которая с учетом заключения комиссии, расследовавшей авиационное происшествие, новых обстоятельств и фактов проводит дополнительные исследования и готовит экспертное заключение, включаемое в дело расследования.

С учетом экспертного заключения, подписываемого всеми членами экспертной комиссии, начальник Службы безопасности полетов (руководитель федерального органа исполнительной власти или организации) делает окончательное заключение о причинах авиационного происшествия, которое вносится в акт расследования.

65. Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия в 10-дневный срок после утверждения акта расследования направляется:

начальнику Службы безопасности полетов - при расследовании авиационного происшествия комиссией федерального органа исполнительной власти или организации;

руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) - при расследовании авиационного происшествия Службой безопасности полетов;

командиру авиационной части (по принадлежности воздушного судна);

руководителю федерального органа исполнительной власти, осуществляющего реализацию государственной политики в области авиационной промышленности;

начальнику Центра безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

Участие в расследовании авиационного происшествия с воздушным судном, происшедшего на территории иностранного государства

66. Если авиационное происшествие с воздушным судном произошло на территории иностранного государства, начальник Службы безопасности полетов назначает уполномоченных представителей для

участия в расследовании. Соответствующее уведомление о составе уполномоченных представителей направляется через Министерство иностранных дел Российской Федерации государству, на территории которого произошло авиационное происшествие.

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

Дипломатическое представительство и консульские учреждения РОССИЙСКОЙ Федерации в иностранном государстве, на территории которого произошло авиационное происшествие, обязаны оказывать содействие уполномоченным представителям и обеспечивать им соответствующие условия для работы.

67. Расследование авиационных происшествий с воздушными судами, происшедших на территории иностранных государств, проводится с учетом национальных правил этих государств. Если в соответствии с международными договорами установлены иные правила расследования авиационных происшествий, то применяются эти правила.

68. Если иностранное государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, передает право расследования этого происшествия Российской Федерации, то такое расследование проводится в соответствии с настоящими Правилами.

69. Вопросы, возникающие в ходе расследования авиационного происшествия, решаются уполномоченными представителями через председателя комиссии государства, проводящего расследование.

При необходимости проведения специальных исследований в научно-исследовательских организациях Российской Федерации уполномоченные представители обязаны проинформировать об этом начальника Службы безопасности полетов.

70. По окончании работ, связанных с расследованием авиационного происшествия, уполномоченный представитель федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) составляет донесение по результатам расследования и направляет его начальнику Службы безопасности полетов.

Порядок предания гласности информации об авиационном происшествии

71. В процессе расследования авиационного происшествия с разрешения руководителя федерального органа исполнительной власти

или организации, образовавшего комиссию, могут быть преданы гласности только фактические данные об этом авиационном происшествии-72.

Информация, полученная в процессе расследования авиационного происшествия и содержащая любые заявления лиц, любую переписку между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна, медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся участников авиационного происшествия, расшифровку записей бортовых речевых самописцев, может быть предана гласности только по решению правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие по факту авиационного происшествия.

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

74. После завершения расследования авиационного происшествия официальная информация о происшествии и результатах его расследования может быть доведена до сведения общественности, юридических лиц и граждан руководителем федерального органа исполнительной власти или организации, образовавшим комиссию, или другим лицом по его поручению.

IV. Разработка профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия

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

76. Официальным основанием для разработки профилактических мероприятий является утвержденный акт расследования авиационного происшествия.

77. Ответственными за организацию разработки профилактических мероприятий являются федеральный орган исполнительной власти или

организация (по принадлежности воздушного судна) и федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий реализацию государственной политики в области авиационной промышленности (если авиационное происшествие произошло по причине отказа авиационной техники, ее эргономического несовершенства или нарушений правил ее эксплуатации или ремонта).

78. Профилактические мероприятия разрабатываются на основе предложений и рекомендаций комиссии и оформляются в виде планов таких мероприятий (ведомственных или межведомственных). Ведомственные планы профилактических мероприятий должны быть разработаны в течение 30 дней с даты окончания расследования авиационного происшествия, а межведомственные - в течение 45 дней.

79. В разработке профилактических мероприятий принимают участие представители федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) с привлечением при необходимости специалистов других федеральных органов исполнительной власти.

80. Допускается разработка объединенного плана профилактических мероприятий по результатам расследования нескольких авиационных происшествий.

81 - План профилактических мероприятий согласовывается с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями. Службой безопасности полетов и утверждается руководителем федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна) и направляется исполнителям мероприятий, начальнику Службы безопасности полетов и в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

82. В установленные планом профилактических мероприятий сроки исполнители докладывают о реализации профилактических мероприятий руководителю федерального органа исполнительной власти или организации, утвердившему план, или не позднее чем за 5 дней до истечения установленного срока представляют письменное уведомление о причинах его невыполнения. Копия доклада направляется начальнику Службы безопасности полетов.

#### V. Учет и анализ авиационных происшествий

83. Каждое авиационное происшествие подлежит обязательному учету в журнале учета авиационных происшествий (приложение №5)

Службой безопасности полетов, федеральным органом исполнительной власти и организацией (по принадлежности воздушного судна). Центром безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим реализацию государственной политики в области авиационной промышленности (в случае авиационного происшествия из-за отказа авиационной техники, ее эргономического несовершенства или нарушений правил ее эксплуатации или ремонта), авиационным объединением (соединением, частью).

Журналы учета авиационных происшествий являются документами постоянного хранения.

84. Для автоматизированного учета авиационных происшествий с применением персональных электронно-вычислительных машин в Службе безопасности полетов, в федеральных органах исполнительной власти и организациях (по принадлежности воздушного судна) ведутся карточки учета авиационных происшествий (приложение № 6).

85. Учет авиационных происшествий ведется по группам факторов (причин) в целях определения фактического состояния аварийности, накопления данных об опасных факторах, своевременной разработки профилактических мероприятий и оценки их эффективности (приложение № 7).

86. В целях повышения эффективности работ по предотвращению авиационных происшествий Служба безопасности полетов ежегодно проводит анализ состояния безопасности полетов и не позднее 15 февраля представляет соответствующие материалы руководителям федеральных органов исполнительной власти и организаций.

#### VI. Выявление, расследование, учет и анализ авиационных инцидентов

Выявление и расследование авиационных инцидентов

87. Выявление авиационных инцидентов обязательно для всех должностных лиц, участвующих в подготовке, проведении и обеспечении полетов, а также контролирующих их проведение.

88. Для выявления авиационных инцидентов используются:

личные наблюдения и доклады лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты;

материалы объективного контроля;

сообщения лиц, контролирующих полеты;

записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

бортовая и техническая документация;

свидетельства очевидцев,

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

90- Решение об отнесении того или иного авиационного события к авиационному инциденту и о его классификации принимается командиром авиационной части или старшим авиационным начальником.

Перечень авиационных событий, которые относятся к авиационным инцидентам и подлежат расследованию, приведен в приложении № 8.

91. Расследование серьезных авиационных инцидентов проводят комиссии, назначаемые приказами командующих авиационными объединениями Министерства обороны Российской Федерации, в других федеральных органах исполнительной власти и организациях - приказами командиров авиационных соединений.

Расследование иных авиационных инцидентов организует командир авиационной части. По результатам расследования каждого авиационного инцидента издается приказ командира авиационной части, во втором определяются причины авиационного инцидента и указ, даются профилактические мероприятия.

92. Срок расследования авиационного инцидента, как правило не должен превышать 5 дней. Продлить установленный срок расследования вправе должностное лицо, назначившее расследование.

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

93. При расследовании серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушных судов к работе в комиссии могут привлекаться представители организаций - разработчиков и организации -изготовителей воздушного судна, а также ремонтного предприятия.

94. По результатам расследования серьезного авиационного инцидента составляется акт, который утверждается должностным лицом, образовавшим комиссию (приложение № 9). Первый экземпляр акта хранится в авиационной части, второй - в федеральном органе исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна}, третий - в Центре безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации. Четвертый экземпляр (в случае серьезного инцидента из-за отказа или повреждения авиационной техники) направляется в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий реализацию государственной политики в области авиационной промышленности.

#### **Учет и анализ авиационных инцидентов**

95. Контроль за выявлением авиационных инцидентов, полнотой, объективностью их расследования и учета осуществляют старшие авиационные начальники.

96. Обо всех авиационных инцидентах по окончании полетов докладывается оперативными дежурными устно на центральный командный пункт (командный пункт) федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - на командный пункт авиационного объединения (авиационного соединения), где они учитываются в журналах (приложение № 10). Кроме того, о серьезных авиационных инцидентах немедленно докладывается устно дежурному Службы безопасности полетов.

В докладе указываются характер события, дата, время суток и метеорологические условия, авиационная часть, аэродром, тип воздушного судна; должность, класс, воинское звание, фамилия командира экипажа; номер . упражнения, содержание полетного задания и этап полета:

известные обстоятельства, действия летчика (экипажа) и группы руководства полетами, характер повреждения воздушного судна: данные об авиационной технике, если авиационный инцидент связан с ее отказом;

данные о лицах группы руководства полетами (органа единой системы ОрВД), если авиационный инцидент связан с их действиями; предложение (решение) о порядке расследования серьезного авиационного инцидента.

97. Должностные лица, проводившие расследование серьезного авиационного инцидента, не позднее 5 дней со дня его окончания представляют письменное донесение о результатах расследования руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил РОССПНСЛ-ОН Федерации, копии - начальнику Службы безопасности полетов и в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

В донесении указываются характер авиационного инцидента, данные о летчике (экипаже), авиационной технике (в случаях, связанных с ее отказом или повреждением), задание, обстоятельства и причина авиационного инцидента, оценка действий летчика (экипажа) и группы руководства полетами (органа ОрВД), рекомендации по профилактике подобных инцидентов.

98. На все авиационные инциденты в авиационных частях составляются карточки учета установленной формы (приложение № 11). Один экземпляр указанной карточки до 15 числа каждого месяца направляется в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и в центры боевого применения и переучивания летного состава.

На каждый авиационный инцидент, причиной которого явился отказ авиационной техники, в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации направляется, кроме карточки учета авиационного инцидента, карточка отказа авиационной техники установленного образца.

99. Контроль за правильностью оформления карточек учета авиационных инцидентов и своевременностью их представления организуется федеральным органом исполнительной власти или организацией (по принадлежности воздушного судна).

100. В целях своевременного принятия мер по предотвращению авиационных происшествий осуществляется информирование авиационных частей о причинах авиационных инцидентов,

Информация о состоянии безопасности полетов подразделяется на оперативную, периодическую и информацию, предоставляемую по запросу.

101. Оперативная информация доводится до авиационных частей командирами авиационных соединений, командующими авиационными объединениями и руководителями федеральных органов исполнительной власти или организаций.

102. Оперативная информация передается телеграммой или по телефону и содержит изложение обстоятельств и причин авиационных инцидентов, оценку действия экипажа и расчетов пунктов управления полетами при возникновении и развитии особой ситуации, а также перечень профилактических мероприятий по данному авиационному инциденту.

103. Периодическая информация включает:

а) ежемесячные экспресс бюллетени по безопасности полетов, составляемые Центром безопасности

полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации;

- б) информационные выпуски об авиационных происшествиях и авиационных инцидентах;
- в) выпуски с рекомендациями по предупреждению ошибочных действий летных экипажей и органов единой системы ОрВД;
- г) выпуски с рекомендациями по предупреждению отказов авиационной техники;
- д) материалы, содержащие анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов;
- е) рекомендации по предотвращению авиационных происшествий.

104. В авиационных подразделениях авиационные инциденты, нарушения и ошибочные действия летного состава (экипажей) учитываются в журнале (приложение № 12).

105. В авиационной части и авиационном соединении авиационные инциденты учитываются в журнале (приложение №13). Кроме того, в авиационном соединении (авиационном объединении) начальники соответствующих служб (отделов), каждый по своему направлению, ведут учет авиационных инцидентов, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов. Учет ведется в соответствующих разделах указанного журнала.

В частях обеспечения учитываются авиационные инциденты, а также нарушения и недостатки в обеспечении полетов, имевшие место в этих частях.

106. В федеральных органах исполнительной власти и организациях, а также в авиационном объединении авиационные инциденты учитываются в журнале учета авиационных инцидентов (приложение № 14).

Кроме того, все авиационные инциденты, выявленные в авиационном объединении, учитываются в зависимости от их причин соответственно в отделе боевой подготовки, в инженерно-авиационной, штурманской, метеорологической и медицинской службах, на соответствующем командном пункте, в управлениях начальника тыла и начальника войск связи и радиотехнического обеспечения, в органах единой системы ОрВД.

107. В Центре безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации учитываются все серьезные авиационные инциденты.

В Службе безопасности полетов учитываются все серьезные авиационные инциденты с повреждениями воздушных судов.

108- Проверка полноты учета, объективности расследования и правильности классификации авиационных инцидентов осуществляется федеральными органами исполнительной власти и организациями:

в авиационной части и частях обеспечения полетов - ежемесячно;

в авиационном соединении, на авиаремонтном заводе и в военном представительстве Министерства обороны Российской Федерации - ежеквартально.

Результаты проверки, а также указания по устранению вскрытых недостатков записываются проверяющими в соответствующий раздел журнала учета авиационных инцидентов.

109. Обо всех авиационных инцидентах, нарушениях и ошибочных действиях, допущенных во время летной смены и дежурства расчета органа единой системы ОрВД, информируется личный состав авиационной части. Информация о выводах и профилактических мероприятиях по предотвращению подобных авиационных инцидентов по окончании их расследования доводится до всех заинтересованных лиц.

110. В авиационной части и частях обеспечения ежемесячно (в авиационных соединениях и авиационных объединениях ежеквартально) проводится разбор авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий личного состава, результаты которого в виде отдельного раздела включаются в доклад командира (командующего) при подведении итогов работы.

111. Назначение разбора авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий личного состава состоит в выявлении опасных факторов, выработке рекомендаций и проведении мероприятий по предотвращению авиационных происшествий по аналогичным причинам.

Основанием для указанного разбора служат итоги проверок и результаты расследования авиационных инцидентов, а также аналитические материалы, разрабатываемые соответствующими отделами и службами. Организация проведения разбора в авиационной части (авиационном соединении) и части обеспечения возлагается на командира авиационной части (авиационного соединения) и части обеспечения, в авиационном объединении - на заместителя командующего авиационным объединением.

112. При разборе авиационных инцидентов должны быть рассмотрены следующие вопросы:

а) оценка обстановки и условий повседневной деятельности авиационных частей, факторы, усложнившие выполнение поставленных задач;

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

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

г) детальный анализ безопасности полетов по категориям авиационного персонала, классности, этапам полета, метеоусловиям, другим критериям. Анализ, осуществляемый в авиационном объединении, дополнительно включает информацию о количестве авиационных инцидентов и налете за квартал в каждой авиационной части авиационного объединения по типам воздушных судов;

д) состояние профилактической работы, эффективность выполнения программ предотвращения авиационных происшествий, принимаемые меры по предупреждению повторения авиационных инцидентов, в первую очередь связанных с неправильными (ошибочными) действиями личного состава, нарушением требований нормативных документов;

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

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

113. Материалы разбора авиационных инцидентов подписываются командиром авиационного соединения (командующим авиационным объединением) и направляются в подчиненные части для изучения личным составом.

Копии указанных материалов направляются в соответствующие федеральные органы исполнительной власти и организации, а до 10 числа следующего за отчетным кварталом месяца - в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

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

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

г) детальный анализ безопасности полетов по категориям, авиационного персонала, классности, этапам полета, метеоусловиям, другим критериям. Анализ, осуществляемый в авиационном объединении, дополнительно включает информацию о количестве авиационных инцидентов и налете за квартал в каждой авиационной части авиационного объединения по типам воздушных судов;

д) состояние профилактической работы, эффективность выполнения программ предотвращения авиационных происшествий, принимаемые меры по предупреждению повторения авиационных инцидентов, в первую очередь связанных с неправильными (ошибочными) действиями личного состава, нарушением требований нормативных документов;

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

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

113. Материалы разбора авиационных инцидентов подписываются командиром авиационного соединения (командующим авиационным объединением) и направляются в подчиненные части для изучения личным составом.

Копии указанных материалов направляются в соответствующие федеральные органы исполнительной власти и организации, а до 10 числа следующего за отчетным кварталом месяца - в Центр безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

Приложение " 1

Удостоверение члена комиссии по расследованию авиационного происшествия

<b>УДОСТОВЕРЕНИЕ</b> № 0000 члена комиссии по расследованию авиационного происшествия		
<table border="1"><tr><td style="text-align: center;">Герб Российской Федерации</td></tr></table>		Герб Российской Федерации
Герб Российской Федерации		

Специалист по безопасности полетов государственной авиации Российской Федерации Expert of the Russia Safety Service	В соответствии со ст.98 Воздушного кодекса Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические лица независимо от их организационно-правовой формы, командование воинских частей обязаны оказывать всестороннее содействие члену комиссии по расследованию авиационного происшествия.	
<table border="1"><tr><td style="text-align: center;">Место для фотографии</td></tr></table>	Место для фотографии	Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____ М.П. _____ Выдано " _____ 19__ г. Начальник Службы безопасности полетов _____ <small>(воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)</small>
Место для фотографии		

**Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационного происшествия**

**I. Председатель комиссии**

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

2. Председатель комиссии обязан:

принструктировать членов комиссии по технике безопасности при работе на месте авиационного происшествия;

осмотреть место авиационного происшествия и дать оценку действиям должностных лиц по проведению поисково-спасательных работ;

принять решение о месте обработки средств объективного контроля;

организовать разработку плана расследования авиационного происшествия и утвердить его;

создать рабочие органы комиссии;

утвердить состав подкомиссий и рабочих групп;

организовать работу комиссии в соответствии с требованиями настоящих Правил и планом расследования;

обеспечить согласованность в работе членов комиссии, координацию их действий в ходе расследования;

регулярно проводить заседания комиссии, на которых заслушивать доклады о результатах работ, проведенных членами комиссии, и в соответствии с этим координировать дальнейшую работу по расследованию

периодически информировать о ходе расследования начальника Службы безопасности полетов и руководителя федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна);

немедленно докладывать начальнику Службы безопасности полетов и должностному лицу, назначившему комиссию, о выявлении фактов вовлечения в авиационное происшествие авиационного персонала других видов авиации;

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

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

**II. Председатель подкомиссии (старший рабочей группы)**

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

организовать работу подкомиссии (рабочей группы) в соответствии с планом работы, утвержденным председателем комиссии;

обеспечить полноту и объективность расследования;

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

докладывать председателю комиссии о ходе расследования;

представлять к установленному сроку отчет о проведенных исследованиях.

6. Председатель подкомиссии (старший рабочей группы) имеет право:

давать распоряжения и указания специалистам, входящим в состав подкомиссии (рабочей группы), и контролировать их исполнение;

запрашивать через председателя комиссии у должностных лиц

необходимые материалы, относящиеся к расследованию;

включать в состав экспертной группы необходимых специалистов;

привлекать к участию в работе подкомиссии (рабочей группы)

специалистов и экспертов других подкомиссий (рабочих групп) по

согласованию с их председателями (старшими рабочими групп).

**III. Член комиссии, специалист, эксперт**

7. Член комиссии по расследованию авиационного происшествия обязан:

проводить полное и объективное исследование обстоятельств и факторов

авиационного происшествия по профилю своей специальности в соответствии с

планом работы комиссии;

докладывать председателю комиссии (председателю подкомиссии, старшему рабочей группы) о результатах проведенных исследований и вносить соответствующие предложения;

участвовать в рассмотрении материалов расследования и обсуждении акта расследования авиационного происшествия.

8. Член комиссии имеет право:

вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;

вносить предложения о вызове специалистов и экспертов, о запросе необходимых материалов для проведения расследования, о проведении дополнительного исследования в научно-исследовательских

организациях с указанием объектов и целей исследования;

при несогласии с выводами комиссии (подкомиссии) о причинах авиационного происшествия представлять председателю комиссии в письменной форме особое мнение с изложением доказательств и фактов, подтверждающих неприемлемость предлагаемых комиссией выводов, и высказывать свое мнение о причинах авиационного происшествия.

9. Специалист и эксперт обязаны:

проводить полное и объективное исследование всех материалов согласно плану работ и заданию председателя комиссии (подкомиссии):

участвовать в определении объектов и задач исследований, в отработке программ их проведения, представлять предложения по вопросам, выносимым на экспертизу;

выполнять распоряжения и указания председателя комиссии (подкомиссии), отрабатывать необходимую документацию по результатам расследования;

своевременно представлять заключение по проведенным исследованиям (экспертизе) председателю комиссии (подкомиссии).

IV. Начальник научно-исследовательской летающей лаборатории

10. Начальник научно-исследовательской летающей лаборатории обязан:

организовать подготовку к вылету сотрудников научно-исследовательской летающей лаборатории в установленные сроки;

осуществлять методическое руководство исследованием аварийной и отказавшей авиационной техники;

принимать участие в проведении наиболее сложных исследований, делать по ним выводы и давать рекомендации:

докладывать председателю комиссии (подкомиссии) о проведенных исследованиях, полученных результатах и выводах.

11. Начальник научно-исследовательской летающей лаборатории в целях проведения исследований имеет право:

присутствовать на всех заседаниях комиссии и пользоваться всеми материалами, которыми располагает комиссия;

возбуждать перед председателем комиссии (подкомиссии) ходатайства о проведении дополнительного поиска недостающих для исследования деталей и о направлении запроса по предоставлению необходимых материалов для проведения исследований;

по согласованию с председателем комиссии (подкомиссии) привлекать к проведению исследований специалистов летающей авиационно-технической лаборатории авиационного объединения и представителей промышленности;

проводить необходимые экспериментальные проверки работоспособности авиационной техники на воздушных судах-аналогах по программам, утвержденным председателем инженерно-технической подкомиссии;

проводить в воинских частях целевые осмотры и проверки технического состояния парка воздушных судов, средств аэродромно-технического обеспечения, соблюдения правил эксплуатации и хранения авиационной техники, средств ее обслуживания, порядка заправки и хранения горючего и смазочных материалов, состояния эксплуатационной документации;

возбуждать ходатайство перед председателем комиссии о передаче в научно-исследовательскую летающую лабораторию после завершения исследований отдельных деталей и агрегатов воздушного судна для доклада командованию и накопления методических материалов.

Приложение № 3

### ЖУРНАЛ учета оперативной информации об авиационных происшествиях

№ п/п	Дата и время получения информации	От кого получена	От кого получена	Профилактические мероприятия	До кого доведено	Подпись командира и мероприятия по его указанию
1	2	3	4	5	6	7

#### Указания по ведению журнала

1. Журнал ведется на каждом КП авиационной части, авиационного соединения, авиационного объединения и ЦКП (КП) федерального органа исполнительной власти и организации.

2. В журнал заносится информация о всех авиационных происшествиях в государственной авиации, а также об авиационных происшествиях в гражданской и экспериментальной авиации (по указанию начальника Службы безопасности полетов).



3. Информация об авиационном происшествии принимается и обрабатывается дежурной сменой КП по мере ее поступления.

4.-Полученная информация должна доводиться до командующего (командира) в минимальное время.

5. Основные требования к информации: объективность и полнота, краткость, целесообразность и выполнимость предлагаемых мероприятий.

6. Ответственным за ведение журнала является начальник штаба, которому подчинен КП.

#### Приложение № 4

### ДЕЛО РАССЛЕДОВАНИЯ

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

\_\_\_\_\_   
(должность, классификация, воинское звание, Ф.И.О. командира экипажа)  
происшедшей \_\_\_\_\_   
(дата и место происшествия)

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_   
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:  
председателя \_\_\_\_\_   
(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

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

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

Сроки работы комиссии:  
начало \_\_\_\_\_   
(дата авиационного происшествия)

окончание \_\_\_\_\_   
(дата подписания акта расследования)

В расследовании принимали участие представители:  
\_\_\_\_\_   
(перечисляются специалисты федеральных органов исполнительной  
власти, научно-исследовательских организаций и предприятия  
с указанием должности, воинского звания, фамилии и инициалов)

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

- а) акт расследования авиационного происшествия;
  - б) приложения к акту расследования:
    - версии авиационного происшествия с описанием выводов по результатам их проработки;
    - кроки места падения воздушного судна;
    - протокол осмотра места падения воздушного судна и аварийных деталей;
    - данные анализа материалов объективного контроля;
    - протокол радиообмена между членами экипажа воздушного судна;
    - протокол переговоров лиц группы руководства полетами и органов единой системы ОрВД с экипажем воздушного судна;
    - фотоснимки радиолокационной проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие;
    - копия кальки проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, на планшетах;
    - схема (траектория) полета (аварийного участка полета);
    - модель возникновения и развития особой ситуации в полете;
    - модель причинно-следственных связей;
    - особые мнения членов комиссии о причинах авиационного происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах авиационного происшествия;
    - протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования;
  - в) отчеты подкомиссий с приложениями;
  - г) отчеты по специальным исследованиям;
  - д) служебная информация;
  - е) экспертные заключения;
  - ж) донесения об авиационном происшествии и результатах его расследования;
  - з) копии приказов по результатам расследования авиационного происшествия;
  - и) профилактические мероприятия по результатам расследования авиационного происшествия;
  - к) доклады о выполнении планов профилактических мероприятий и устранении вскрытых недостатков.
- Все документы и материалы дела расследования включаются в него по мере поступления и брошюруются в папку, обеспечивающую установленные сроки хранения.
- Дастся оценка профессиональной подготовленности лиц управления полетом и их действия при

возникновении и развитии особой ситуации.

#### 4. Данные о пассажирах

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Отношение к воинской службе, должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажира (погиб, ранен, невредим, не найден)
1	2	3	4	5

Дается оценка обоснованности допуска к воздушной перевозке перечисленных лиц.

#### 5. Данные о характере перевозимых грузов

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

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

##### 6. Данные об авиационной технике

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

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

Дается оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям.

##### 7. Метеорологическая и орнитологическая информация

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

Дается краткая оценка метеорологического и орнитологического обеспечения полета.

##### 8. Данные об аэродроме

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

Дается краткая оценка технической эксплуатации аэродрома.

##### 9. Данные о средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов

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

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

##### 10. Действия аварийной 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.

##### II. Обстоятельства авиационного происшествия

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

задание на полет, номер упражнения курса боевой (летной, учебно-летной и т.п.) подготовки рода авиации, какой по очередности, на каком часу летной смены и в каких условиях выполнялся полет; время суток, время (местное/московское/по Гринвичу) и аэродром взлета;

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;

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

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

характер падения (посадки) воздушного судна (положение воздушного судна, угол падения, траектория полета до удара о землю и др.);

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

последствия для членов экипажа (пассажиров);

последствия для воздушного судна;

последствия для окружающей среды на месте авиационного происшествия.

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

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

в организации полетов;

в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);

в действиях экипажа;

в обеспечении полетов;

в проектировании, изготовлении и ремонте авиационной техники;

в испытаниях авиационной техники и регламентации летной работы;

в проектировании, изготовлении и ремонте средств обеспечения полетов;

другие недостатки и упущения.

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

IV. Заключение

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

V. Рекомендации и предложения комиссии по расследованию авиационного происшествия

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

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

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

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

VI. Окончательное заключение начальника Службы безопасности полетов (руководителя федерального органа исполнительной власти или организации, назначившего комиссию) о причинах авиационного происшествия и обоснования изменений выводов комиссии о причинах авиационного происшествия.

Рассмотрен  
на заседании комиссии  
" " \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.  
Протокол № \_\_\_\_

## ОТЧЕТ

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

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

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

\_\_\_\_\_ (наименование авиационной части, соединения, объединения, федерального органа исполнительной власти или организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период  
с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. установила:



Общий налет по годам за последние 5 лет \_\_\_\_\_  
 Данные о натренированности в полетах за последние 12 месяцев (с разбивкой по месяцам)

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

### Данные о проведении тренажей

На тренажере				В кабине воздушного судна		
общий налет (час, мин.)	количество полетов	по особому случаю, связанному с авиационным происшествием (количество, дата последнего тренажа)	последний тренаж по особому случаю	по особому случаю в полете (количество)	по особому случаю, связанному с авиационным происшествием (количество, дата последнего тренажа)	по отработке взаимодействия экипажа с группой руководства полетами (количество, дата последнего тренажа)

Данные о соблюдении установленных минимальных сроков проверки за последние 1 2 месяцев:  
 по технике пилотирования (в соответствии с курсом боевой подготовки рода авиации (летной, учебно-летной), для инструктора - дополнительно зачетно-методические полеты; для ведущего - контрольные для проверки техники пилотирования строем): дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка;

по боевому применению: дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка;

по навигации: дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка.

Данные по 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.

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

Данные о соответствии подготовки к полетам требованиям нормативных правовых документов и методических пособий, когда и кто контролировал готовность экипажа к полету -

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

Наличие авиационных инцидентов за последние 12 месяцев, их причины.

Имел ли в прошлом авиационные происшествия, их причины.

Имеются ли дисциплинарные взыскания, какие и за что.

Семейное положение, количество детей, их возраст.

Жилищные условия.

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

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

Данные о времени и месте использования 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 экипажа (инструктора) и его соответствие полетному заданию.

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

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

военное образование (когда и что окончил);

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 (с разбивкой по месяцам):

Месяц	Дата	День/Ночь	Метеоусловия	Количество воздушных судов

Соблюдение правил подготовки 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.

III. Фактическая информация

10. Содержание полетного задания и его соответствие уровню подготовки экипажа и условиям выполнения.

11. Воздушная и навигационная обстановка в районе полетов на период возникновения особой ситуации.

12. Фактические метеорологические, гидрологические и орнитологические (при необходимости) условия на период возникновения особой ситуации в полете.

13. Данные о средствах связи, навигации, посадки и ОрВД, имеющихся и используемых в процессе полета, во время которого произошло авиационное происшествие.

14. Характер возникновения усложнения условий полета, какие факторы повлияли на перерастание их в сложную ситуацию (в какое время после взлета появилась усложненная ситуация, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОрВД в этой ситуации, чем это подтверждается).

15. Характеристика сложной ситуации, какие факторы повлияли на перерастание ее в аварийную (время проявления, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОрВД в этой ситуации, чем это подтверждается).

16. Характеристика аварийной ситуации, ее протекание (время проявления, на каком этапе полета и при каких параметрах движения воздушного судна она возникла, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОрВД в этой ситуации, чем это подтверждается).

17. Характеристика катастрофической ситуации (время проявления, на каком этапе полета и при КУКНХ параметрах движения воздушного судна она возникла действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОрВД в этой ситуации, чем это подтверждается).

ИИ. 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 т.п., чем

подтверждается).

19. 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 радиолокационных средств (время, азимуты, дальности положения воздушного судна до пропадания отметок на экранах радиолокационных станций);

результаты дешифрирования других средств, подтверждающих аварийный полет воздушного судна.

20. Выводы из анализа материалов объективного контроля.

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

21. Указываются все отклонения в функционировании человека 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.

V. 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.

## **VI. Рекомендации по устранению выявленных при расследовании опасных факторов**

Приводятся рекомендации по устранению выявленных при расследовании недостатков.

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

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

Приложения: 1. Выписка (копия) из плановой таблицы полетов.

2. Материалы рабочих групп подкомиссии.

3. Описание версии авиационного происшествия, не нашедших своего подтверждения.

4. Рапорты должностных лиц, участвующих в организации, обслуживании и выполнении полета.

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

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_,  
*(тип авиационного происшествия)* \_\_\_\_\_ *(тип)*  
 происшедшей \_\_\_\_\_  
*(дата и место происшествия)*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. установила:

**I. Данные об авиационной технике**

1. Воздушное судно \_\_\_\_\_ выпущено \_\_\_\_\_ предприятием \_\_\_\_\_ "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. с назначенным ресурсом \_\_\_\_\_ ч. в течение \_\_\_\_\_ лет, ресурсом до первого ремонта \_\_\_\_\_ ч., сроком службы \_\_\_\_\_ лет. Гарантийный ресурс \_\_\_\_\_ ч. в течение \_\_\_\_\_ лет. Налет с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ мин., \_\_\_\_\_ посадок. Принято для эксплуатации в войсковой части \_\_\_\_\_ "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. Назначенный ресурс (срок службы) продлен "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. до \_\_\_\_\_ ч., \_\_\_\_\_ лет. Ресурс до первого ремонта продлен "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. до \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ лет на основании \_\_\_\_\_

**Воздушное судно прошло ремонты:**

Порядковый номер ремонта	Объем ремонта	Дата ремонта	Кто проводил и место проведения ремонта	Налет с начала эксплуатации	Налет после ремонта	Ресурс, установленный после ремонта

Налет после последнего ремонта \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ посадок.

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



## 2. Сведения по двигателям

		Первый	Второй	Третий	Четвертый
Тип					
Заводской номер					
Предприятие-изготовитель					
Дата выпуска					
Дата установки на воздушное судно					
Назначенный ресурс	всего				
	на ограниченных режимах				
Назначенный срок службы					
Гарантийный ресурс					
Гарантийный срок службы					
Установлен ресурс до первого ремонта	всего				
	на ограниченных режимах				
Установлен срок службы до первого ремонта					
Наработка с начала эксплуатации	всего				
	на ограниченных режимах				
Прошел ремонты (порядковый номер)	причина ремонта				
	объем ремонта				
	дата ремонта				
	кто проводил и место проведения ремонта				
Ресурс, установленный после последнего ремонта	всего				
	на ограниченных режимах				
Срок службы, установленный после последнего ремонта					
Наработка после последнего ремонта	всего				
	на ограниченных режимах				
Остаток ресурса	всего				
	на ограниченных режимах				
Остаток срока службы					

Вывод о достаточности ресурса (срока службы) воздушного судна для выполнения полета.

II. Данные об инженерно-техническом составе, участвовавшем  
в подготовке воздушного судна

3. Состав технического расчета

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

Выводы о достаточности сил для подготовки воздушного судна к полету. Оценка готовности специалистов к выполнению работ. Недостатки, нарушения по допуску личного состава к самостоятельной работе на авиационной технике.

III. Данные о работах, проведенных на воздушном судне

4. Подготовка к полетам

Вид подготовки к полетам	Дата, время начала и окончания подготовки	Место проведения подготовки	Воинское звание, фамилия и инициалы	
			специалистов, выполнявших подготовку	специалистов, контролировавших подготовку
Послеполетная подготовка				
Предварительная подготовка				
Предполетная подготовка				
Подготовка к повторному полету				

Выводы о полноте и качестве подготовки воздушного судна к полету, недостатки, нарушения.

5. Периодические работы: дата выполнения, вид работ.

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

6. Регламентные работы: "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. при налете воздушного судна с начала эксплуатации \_\_\_ ч., после последнего ремонта \_\_\_ ч., через \_\_\_ ч. (месяцев) после выполнения предшествующих \_\_\_\_\_ регламентных работ (через \_\_\_ месяцев после последних 24-месячных регламентных работ) на воздушном судне выполнены \_\_\_\_\_ регламентные работы.

Налет после выполнения последних регламентных работ \_\_\_ ч., календарный срок \_\_\_ месяцев.

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

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

7. Целевые осмотры и проверки: дата выполнения, виды осмотров и проверок.

Выводы о полноте и качестве выполнения указаний, директив и распоряжений по вопросам эксплуатации авиационной техники.

8. Подготовка к летней (зимней) эксплуатации: в период с "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. по "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. на воздушном судне был выполнен перечень работ по подготовке его к летней(зимней)эксплуатации,

Выводы о полноте и качестве подготовки воздушного судна к летней (зимней) эксплуатации, недостатки, нарушения.

9. Работы при хранении (при длительных перерывах в полетах): виды и сроки выполнения работ.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ на воздушном судне при его хранении, недостатки, нарушения.

10. Поисковой ремонт: когда, где, в каком объеме выполнялся войсковой ремонт. Причина ремонта, характер повреждения. Налет после выполнения войскового ремонта.

Выводы о качестве ремонта и законности допуска воздушного судна к летной эксплуатации после ремонта, недостатки, нарушения.

11. Работы по бюллетеням: перечень и сроки выполнения работ. Выводы о своевременности, полноте и качестве выполненных на воздушном судне работ по бюллетеням, недостатки, нарушения.

12. Облеты воздушного судна: когда, где проведены требуемые облеты воздушного судна. Причины облетов.

Выводы о полноте и качестве проведения облетов, обоснованность допуска воздушного судна к дальнейшей эксплуатации, недостатки, нарушения.

13. Работы по продлению ресурса воздушного судна и двигателей: указать основание для выполнения, дату выполнения.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ.

14. Парковый день: дата проведения последнего паркового дня. Выводы о полноте и качестве выполнения работ, недостатки, нарушения. Сделать вывод о полноте и качестве технического обслуживания

воздушного судна.

IV. Состояние авиационной техники в период ее эксплуатации до авиационного происшествия

15. Налет воздушного судна по месяцам за последние 12 месяцев.

16. Оценка исправности воздушного судна за последние 12 месяцев:

авиационные инциденты и отказы в воздухе, даты и обстоятельства авиационных инцидентов и отказов, даты и методы устранения отказов.

17. Случаи нарушения правил эксплуатации воздушного судна на земле и в воздухе, применения некондиционных средств наземного обеспечения полетов, ГСМ, спецжидкостей, газов и боеприпасов, эксплуатации агрегатов, оборудования за пределами установленных ресурсов, сроков службы (указываются за последние 12 месяцев).

Делается вывод о работоспособности систем воздушного судна и его эксплуатации за последние 12 месяцев.

18. Оценка работоспособности систем воздушного судна по материалам бортовых устройств регистрации параметров полета в 10 полетах, предшествовавших авиационному происшествию.

14. Количество и продолжительность полетов воздушного судна в данный летный день. Замечания по работе систем воздушного судна в предыдущих полетах летного дня.

20. Данные о заправке систем воздушного судна ГСМ, газами, спецжидкостями зарядке (подвеске) боеприпасов перед полетом, с указанием наименования и количества дозаправленных перед полетом ГСМ, газов, спецжидкостей, заряженных (подвешенных) боеприпасов. Результаты лабораторных анализов контрольных проб

заправленных в самолет ГСМ, газов, спецжидкостей, паспортные данные заряженных (подвешенных) боеприпасов.

21. Оценка работоспособности систем воздушного судна в последнем полете по материалам бортовых средств регистрации полетных данных. При наличии признаков отказа авиационной техники, нарушений экипажем установленных порядка и правил эксплуатации авиационной техники дать подробный анализ работы систем воздушного судна и действия экипажа.

Вывод о работоспособности систем воздушного судна и его эксплуатации в последнем полете.

V. Состояние воздушного судна после авиационного происшествия

22. Описывается состояние планера и его систем, двигателей, агрегатов и коммуникации авиационного и радиоэлектронного оборудования, авиационного вооружения и боеприпасов, средств спасения, их крепления и сочленения, положение рычагов, кранов, штурвалов, переключателей и других агрегатов управления воздушным судном, положение управляющих поверхностей и показания приборов.

Определяется конфигурация воздушного судна, наличие внешних подвесок в момент его разрушения. Указываются признаки, характеризующие работоспособность авиационной техники в полете. Особенно подробно описываются те неисправности (повреждения) авиационной техники, которые могли привести к авиационному происшествию.

23. Определяется наличие ГСМ, 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 ГСМ, 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.

VI. Исследования по оценке работоспособности систем воздушного судна в последнем полете

24. Описываются исследования, которые проводила подкомиссия на аварийной авиационной технике. Результаты исследований, перечень принятых к проработке версий авиационного происшествия и результаты работы подкомиссии по каждой версии, схема причинно-следственных связей отказа авиационной техники, структурно-функциональная схема отказавшей системы (если в последнем полете воздушного судна произошел ее отказ).

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

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

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

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

29. Анализ всех отмеченных в ходе расследования авиационного происшествия недостатков в конструкции воздушного судна, его изготовлении, эксплуатации и ремонте, а также недостатки в обеспечении полетов (указать недостатки и степень их влияния на причину отказа).

VII. Заключение

30. На основании проведенных исследований и анализа их результатов делаются выводы об опасных факторах, связанных с отказами авиационной техники в полете, находящихся по мнению членов инженерно-технической подкомиссии в причинной связи с авиационным происшествием, или указывается, что причина авиационного происшествия не связана с отказом авиационной техники.

VIII. Рекомендации

31. Излагаются рекомендации для промышленности, научно-исследовательских организаций, эксплуатантов и ремонтных предприятий по предотвращению авиационных происшествий по установленным причинам и выявленным в ходе расследования опасным факторам.

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

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

IX. Заключение по результатам исследований аварийной техники в научно-исследовательских организациях

32. Приводится заключение по результатам исследований аварийной техники, указывается, кем и когда оно подписано (заполняется в случае получения заключения по результатам исследований после окончания работы комиссии).

Приложения: 1. Отчеты рабочих групп.

2. Рапорты должностных лиц, участвовавших в подготовке воздушного судна к полету, свидетельства очевидцев авиационного происшествия.

3. Акты проверок складов ГСМ, авиационно-технического имущества, боепитания, зарядно-аккумуляторной станции, средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при эксплуатации и проведении подготовки воздушного судна к полету.

4. Задания на проведение исследований в научно-исследовательской летающей лаборатории. 5. Задания на проведение исследований в научно-исследовательской организации.

Рассмотрен на заседании комиссии

"\_\_" \_\_\_\_\_ 19\_\_ г.

Протокол № \_\_\_\_

## О Т Ч Е Т

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

\_\_\_\_\_ самолета (вертолета) \_\_\_\_\_  
(вид авиационного происшествия) (тип)  
происшедшей \_\_\_\_\_  
(дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части, соединения, объединения,  
федерального органа исполнительной власти или организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. установила:

#### I. Организация воздушной перевозки

##### 1. Данные о пассажирах:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Отношение к воинской службе. Должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)
1	2	3	4	5

2. Наличие перевозочных документов, их наименования, даты заполнения.

3. Соответствие числа пассажиров, числу разрешенных к перевозке людей на данном воздушном судне.

4. Заявленный к перевозке вес багажа и ручной клади пассажиров.

5. Размещение на борту воздушного судна пассажиров, багажа и ручной клади.

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

6. Данные о характере перевозимых грузов.

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

7. Размещение груза на борту воздушного судна, способ его крепления.
8. Общая нагрузка (указать также предельно допустимую нагрузку).
9. Центровка воздушного судна.
10. Состояние перевозимого груза на месте авиационного происшествия (разбился, сгорел, поврежден горюче-смазочными материалами, не обнаружен и т.д.). Краткий вывод об организации воздушной перевозки.
- II. Поисково-спасательные работы
  - 1 I. Состав сил и средств, привлеченных к проведению поисково-спасательных работ.
  - 1 2. Время оповещения дежурных поисково-спасательных сил об авиационном происшествии.
  13. Время начала поиска воздушного судна и время его обнаружения.
  14. Краткое описание поиска: границы района поиска, результаты поиска. IS- Время оповещения и сбора наземной поисково-спасательной команды и время прибытия к месту авиационного происшествия.
  16. Время и способы эвакуации пассажиров и членов экипажа с места авиационного происшествия. Время доставки пострадавших в лечебные учреждения (указать в какие).
  17. Действия членов экипажа воздушного судна при проведении поисково-спасательных работ.
  18. Силы и средства, задействованные для тушения пожара, время, затраченное на его ликвидацию.
  19. Результаты поиска бортовых средств объективного контроля.
  20. Меры, принятые для охраны места авиационного происшествия.
  21. Метеоусловия в период проведения поисково-спасательных работ.
  22. Количество погибших и получивших телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного происшествия до прибытия наземной поисково-спасательной команды.
  23. Количество пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного происшествия наземной поисково-спасательной командой.
  24. Установление личностей погибших.
  25. Учреждения, куда направлены для патологоанатомических исследований останки погибших.
- Краткая оценка организации и проведения поисково-спасательных работ.
- III. Данные опроса очевидцев авиационного происшествия

26. Список выявленных и опрошенных лиц

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата опроса	Место нахождения лица в момент авиационного происшествия	Место жительства
1	2	3	4	5

27. Данные, вытекающие из обобщения показаний опрошенных лиц.
- IV. Данные об аэродроме
  28. 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.
- V. Данные об эвакуации аварийного воздушного судна с места авиационного происшествия
  29. Проведенные работы по изъятию радиоактивных элементов и обезвреживанию боеприпасов на месте авиационного происшествия: дата, задействованные силы и средства.
  30. Дата начала и окончания работ по эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия, силы и средства, задействованные для проведения этих работ.
  31. Место доставки аварийного воздушного судна.
- VI. Данные об изъятии документов, материалов, относящихся к авиационному происшествию



Карточка учета авиационного происшествия

**Раздел I**

№ п/п	Дата	Вид авиационного происшествия	Тип воздушного судна	Аэродром базирования	Федеральный орган исполнительной власти (организация)	Род авиации	Авиационное объединение	Авиационное соединение	Авиационная часть	Командир экипажа				Условия и этап полета	Вид полета	Задание	Место авиационного происшествия	Погибло человек	Краткие обстоятельства
										должность	классная квалификация	воинское звание	инициалы и фамилия						

**Раздел II**

№ п/п	Дата	Вид авиационного происшествия	Тип воздушного судна	Аэродром базирования	ОФ, находящиеся в причинно-следственной связи с авиационным происшествием				ОФ, находящиеся вне причинно-следственной связи с авиационным происшествием				Комиссия по расследованию авиационного происшествия	Привлекаемые эксперты		
					Группа причин	Краткое содержание	Рекомендации комиссии	Локализация ОФ	Группа причин	Краткое содержание	Рекомендации комиссии	Локализация ОФ		научно-исследовательская летательная лаборатория	научно-исследовательские и другие организации	

Приложение 7

**Факторы (причины) авиационных происшествий**

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

1. Нарушения (упущения) в организации полетов (НОП):

- а) нарушения (упущения) установленных порядка и правил организации полетов;
- б) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц авиационной части;
- в) нарушения (упущения) в разработке документов по производству полетов личным составом авиационной части (соединения, объединения).

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

- а) нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживания воздушного движения);
- б) недобросовестность должностных лиц ГРП (органов ОрВД) при личной подготовке к руководству полетами;

- в) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц ГРП (органа ОрВД);

- г) нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц ГРП (органа ОрВД);

- д) нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц ГРП (органа ОрВД) вследствие снижения работоспособности-

3. Нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна (НПП):

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

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

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

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

- д) недостаточная профессиональная подготовка члена экипажа;

- е) нарушения (упущения) взаимодействия членов экипажа;

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

з) причина нарушений (ошибок) не установлена.

4. Нарушения (упущения) в обеспечении полетов (НОП):

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

- б) нарушения (упущения) в штурманском обеспечении;

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

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

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

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

- ж) нарушения (упущения) в медицинском обеспечении.

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

5. Конструктивно-производственные недостатки авиатехники (КПН):

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

- б) производственные недостатки авиационной техники.

Приложение № 6 Карточка учета авиационного происшествия

**Указания по заполнению**  
**Раздел I карточки заполняется в процессе расследования авиационного происшествия.**  
**Раздел II карточки заполняется после оформления окончательного заключения о причинах авиационного происшествия.**

*Приложение № 8*

**Перечень авиационных событий, которые относятся к авиационным инцидентам и подлежат расследованию**

- Серьезные авиационные инциденты
- 1- Столкновение воздушных судов. 2. Столкновение воздушного судна с наземным (надводным) препятствием.
  - 3- Повреждение воздушного судна средствами поражения (осколками).
  - 4- Несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения.
  5. Повреждение (поражение) воздушного судна разрядом атмосферного электричества.
  6. Попадание воздушного судна в опасные явления погоды.
  7. Полет воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей полетному заданию.
  8. Вывод воздушного судна на режим сваливания, потеря управляемости воздушного судна.
  9. Превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна с возникновением остаточных деформаций конструкции.
  10. Потеря экипажем воздушного судна пространственной или визуальной ориентировки.
  11. Вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома (площадки целевого назначения).
  12. Нарушение норм загрузки воздушного судна, перевозка запрещенных грузов, смещение грузов.
  13. Резкое снижение или потеря работоспособности летчика (члена экипажа). 14- Пожар на борту воздушного судна.
  15. Отказ двигателя, а также выключение двигателя, не предусмотренные заданием (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала о его отказе).
  16. Отказы систем управления воздушным судном, отнесенные к особым случаям полета.
  17. Самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном планировании, а также невыпуск или обрыв его на посадке.
  18. Разрушение (открытие, срыв) фонаря (створки, сдвижного блистера и т.п.) кабины летчика.
  19. Отрыв или самопроизвольное открывание дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей.
  20. Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера, лобовых стеклах.
  21. Невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка шасси.
  22. Полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой). Полет в условиях обледенения на воздушных судах, не оборудованных противообледенительной системой.
  23. Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования.
  24. Нарушение установленного минимума погоды при взлете и посадке.
- 6- Недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях (НР):
- а) нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ремонта, установленных рабочей технологической документацией;
  - б) недостаточная профессиональная подготовка исполнителей выполняемых работ;
  - в) несоответствие технологии ремонта авиационной техники требованиям нормативной или ремонтной документации;
  - г) нарушения (упущения) установленных порядка к правил подготовки авиационной техники к полетам после выполнения ее ремонта.
7. Отказы авиационной техники, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ОПНУ):
- а) конструктивно-производственные недостатки авиационной техники;
  - б) недостатки ремонта авиационной техники;
  - в) недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов;
  - г) недостатки аэродромно-технического обеспечения полетов;
  - д) воздействие внешних факторов.
- III. Другие причины
8. Недостатки испытаний авиационной Техники и регламентации летной работы (НИРЛ):
  - а) не выявление недостатков авиационной техники при проведении испытаний;
  - б) проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов;
  - в) недостатки документов, регламентирующих организацию летной работы;
  - г) недостатки документов, регламентирующих управление полетами;
  - д) недостатки документов, регламентирующих обеспечение полетов;
  - е) недостатки документов, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию воздушного судна.
9. Недостатки средств обеспечения полетов (НСОП):



а) конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обеспечения полетов;  
б) низкая эксплуатационная надежность средств наземного обеспечения полетов;  
в) низкое качество ремонта средств наземного обеспечения полетов. 10. События, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ПНУ):

- а) неправильные действия члена экипажа;  
б) отказ авиационной техники;  
в) воздействие внешних факторов.

11. Воздействие внешних непрогнозируемых факторов (ВВФ):

- а) столкновение с инородными телами в атмосфере;  
б) столкновение с птицами;  
в) воздействие атмосферного электричества;  
г) турбулентность;  
д) сдвиг ветра;  
е) воздействие различного вида помех;  
ж) потеря работоспособности экипажа.

Приложение № 9

"УТВЕРЖДАЮ"

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия  
должностного лица, образовавшего комиссию)

"\_\_" \_\_\_\_ 19\_\_ г.

#### АКТ

#### расследования серьезного авиационного инцидента

\_\_\_\_\_, происшедшего в \_\_\_\_\_  
(тип воздушного судна) (наименование авиационного подразделения,  
\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ 19\_\_ г. (день недели, местное время)  
части, соединения, объединения)

#### I. Экипаж воздушного судна

Фамилия, имя, отчество	Воинское звание	Занимаемая должность	Присвоенная квалификация

#### II. Данные о командире экипажа

1. Должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество, присвоенная квалификация.
2. Год рождения.
- III. Образование общее и военное.

4. Стаж летной работы, общин налет, с какого времени летает и налет на данном Time воздушного судна. Если серьезный авиационный инцидент связан с неправильными действиями должностных лиц органа ОрВД, инженерно-технического состава или служб обеспечения полетов, дополнительно указывался: для должностных лиц органа ОрВД - стаж руководства полетами, для инженерно-технического состава и специалистов служб обеспечения полетов - стаж работы в данной должности и отдельно стаж работы по эксплуатации данной воздушного судна или средств обеспечения полетов.

5. Допускал ли ранее авиационные инциденты.

#### III. Данные о воздушном судне, двигателях, агрегате (станции) (раздел заполняется в случае отказа (неисправности) авиационной техники)

1. Тип и заводской номер воздушного судна, каким заводом и когда выпущен.
2. Установленный ресурс и налет с начала эксплуатации.
3. Количество ремонтов, когда, где и на каком объеме ремонтировался последний раз.
4. Установленный ресурс и налет после последнего ремонта.
5. Тип и заводской номер двигателя, каким заводом и когда выпущен.
6. Установленный ресурс и наработка с начала эксплуатации.
7. Количество ремонтов, когда, где и в каком объеме ремонтировался последний раз.
8. Установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.
9. Тип и заводской номер агрегата (станции), каким предприятием и когда выпущен, количество ремонтов, когда, где и в каком объеме последний раз проходил -ремонт, установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.

#### IV. Обстоятельства серьезного авиационного инцидента

Полетное задание, метеорологические условия, этап и параметры полета, действия экипажа и группы

руководства полетами при возникновении и в процессе развития особой ситуации. Какие обстоятельства, обусловившие причины серьезного авиационного инцидента, удалось выяснить в ходе его расследования.

## V. Состояние авиационной техники

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

### VI. Выводы о причине серьезного авиационного инцидента

### VII. Мероприятия, предложения и рекомендации по результатам расследования

### VIII. Заключение о порядке восстановления воздушного судна

Указывается перечень необходимых для восстановления воздушного судна запасных частей, агрегатов, деталей и узлов, место и порядок проведения восстановительных работ, предполагаемые трудозатраты, необходимые финансовые средства и срок восстановления воздушного судна. Должностное лицо, ответственное за восстановление воздушного судна.

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

Члены комиссии: \_\_\_\_\_  
(должности, воинские звания, подписи, инициалы и фамилия)

Ответственный за восстановление воздушного судна \_\_\_\_\_  
(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Дата составления акта.

25. Выполнение посадок на площадки, подобранные с воздуха, которые не отвечают требованиям, установленным курсом боевой подготовки рода авиации (летной, учебно-летной).

21). Выполнение посадок, не предусмотренных заданием. Посадка вне границ взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки); выкатывание за ее пределы при взлете или посадке.

27. Заправка воздушного судна некондиционными ГСМ, жидкостями и газами.

2Я. Прием и выпуск воздушных судов с неподготовленных взлетно-посадочных полос.

29. Отказ основных и дублирующих средств связи м радиотехнического обеспечения полетов, повлиявший на выполнение полетного задания.

30. Другие события, которые привели к возникновению сложной ситуации или к причинению прела здоровью членов экипажа (пассажиров) воздушного судна.

Авиационные инциденты

1. Прекращение взлета.

2. Попытка выполнения взлета воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям руководства по летной эксплуатации воздушного судна.

3. Приземление с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа воздушного судна. Касание взлетно-посадочной полосы хвостовой пятой.

4. Попадание в спутный след на взлете или на глиссаде снижения на посадку, а также в случаях сопровождающихся существенным изменением параметров полета.

5. Уход на второй круг с высоты, менее допустимой руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

6. Посадка с остатком топлива, не обеспечивающим выполнение повторного захода на посадку.

7. Столкновение воздушного судна с птицами.

8. Превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна.

9 Нарушение усвоенных минимальных безопасных параметров полетного порядка воздушных судов.

10. Потеря из виду воздушного судна ведущего в групповом полете. i 1. Не предусмотренное заданием сближение воздушных судов, исключаящее их раздельное наблюдение имеющимися радиолокационными станциями.

12. Нарушение ограничений применения авиационных средств поражения.

13. Попадание воздушного судна в зону поражения (разлета осколков) применяемых авиационных средств поражения.

14. Выполнение полета экипажем в болезненном состоянии.

15. Выполнение полета членами экипажа без специального снаряжения, соответствующего условиям полета.

16 Превышение экипажем норм налета в летную смену, нарушение режима труда и норм отдыха перед полетами.

17. Вылет экипажа на перелет с недооформленной документацией.

18. Несоблюдение порядка и условий выполнения полетного задания.

19. Течь топлив в пожароопасных местах воздушного судна.

20. Разрушение (открывание срыв) фонаря кабины члена экипажа (не летчика)

21. Несанкционированное (без опознавания) выполнение атаки воздушной цели.

22. Изменение заданной высоты полета без разрешения (уведомления) органа ОрВД.

23. Подача исполнительной команды командиру экипажа при ошибочном определении места

воздушного судна.

24. Выдача экипажу неправильных данных о месте воздушного судна.
25. Выдача экипажу неправильных данных об условиях взлета, захода на посадку и посадки.
26. Временная потеря управления экипажем воздушного судна.
27. Попадание экипажа в условия, к полету в которых он не подготовлен.
28. Выполнение экипажем задания, не соответствующего уровню его подготовки.
29. Превышение нормативных сроков перехода на резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов при отказе основных или на автономные источники электропитания при отключении электроэнергии.
30. Прекращение выдачи ГРП или расчетам КП информации о воздушной обстановке в зоне ответственности.
31. Выдача операторам радиолокационной станции высоты с ошибкой, превышающей тактико-технические данные.
32. Подача на полеты неподготовленных средств аэродромно-технического обеспечения полетов,
33. Ослепление летчика (члена экипажа) воздушного судна светом фар автомобильного или специального транспорта на рулежных дорожках и вблизи взлетно-посадочной полосы в ночное время.
34. Выполнение полетов со взлетно-посадочной полосы (с площадки), не отвечающей установленным требованиям.
35. Несвоевременная разработка и представление штормового предупреждения.
36. Выпуск в полет воздушного судна с незавершенным техническим обслуживанием.
37. Отказы авиационной техники, приведшие к прекращению (невыполнению) полетного задания.
38. Другие события при организации, проведении, обеспечении или обслуживании полетов, которые привели к нарушениям требований нормативных документов по правилам проведения полетов и подготовки к ним и могли создать или создали угрозу целостности воздушного судна и жизни лиц, находящихся на его борту.

Приложение № 10

**Журнал  
учета докладов об авиационных инцидентах**

Дата	Авиационная часть. Аэродром. Кто доложил. Время доклада	Тип воздушного судна. Время совершения инцидента. Время суток. Метеоусловия	Полетное задание. Обстоятельства и последствия инцидента	Данные об экипаже и лицах органов ОрВД, управлявших полетом. Данные о воздушном судне, если инцидент связан с отказом авиационной техники	Кому доложено	Указания старшего начальника. Принятые меры
1	2	3	4	5	6	7

**Указания по ведению журнала**

Журнал ведется на каждом командном пункте авиационного соединения (авиационного объединения). Ответственным за ведение журнала является начальник соответствующего командного пункта.

Доклады об авиационных инцидентах принимаются и обрабатываются дежурной сменой командного пункта федерального органа исполнительной власти или организации в хронологической последовательности.

Приложение № 11

**Карточка учета авиационного инцидента**

1. Тип авиационного инцидента: \_\_\_\_\_

2. Группы факторов (причин)	Нарушения или упущения личного состава				Отказы авиационной техники			Другие причины			
	НОП	НРП	НПП	НОбП	КПН	НР	ОПНУ	НИРЛ	НСОП	ПНУ	ВВФ
подгруппы факторов (причин) номер в подгруппе											

3. Тип воздушного судна \_\_\_\_\_

4. Дата \_\_\_\_\_

5. Время \_\_\_\_\_

6. Прогноз погоды \_\_\_\_\_

7. Фактические метеоусловия: \_\_\_\_\_

8. Облачность \_\_\_\_\_ б

Высота нижней границы \_\_\_\_\_ м

Высота верхней границы \_\_\_\_\_ м

9. Видимость \_\_\_\_\_ м

10. Ветер: направление \_\_\_\_\_ град

скорость \_\_\_\_\_ м/с

11. Федеральный орган исполнительной власти

или организация \_\_\_\_\_

12. Род авиации \_\_\_\_\_

13. Авиационное объединение \_\_\_\_\_

14. Авиационная часть \_\_\_\_\_

15. Час полетов \_\_\_\_\_

16. Какой полет в летную смену \_\_\_\_\_

17. Этап полета \_\_\_\_\_

18. Параметры полета в момент инцидента:

высота \_\_\_\_\_ м

приборная скорость \_\_\_\_\_ км/ч

угол крена \_\_\_\_\_ град

вертикальная скорость \_\_\_\_\_ м/с

угол тангажа \_\_\_\_\_ град

перегрузка \_\_\_\_\_ ед.

19. Используемые РТС \_\_\_\_\_

20. Данные о командире экипажа:

должность \_\_\_\_\_

воинское звание \_\_\_\_\_

инициалы и фамилия \_\_\_\_\_

возраст \_\_\_\_\_ лет

образование: общее \_\_\_\_\_

военное \_\_\_\_\_

стаж летной работы \_\_\_\_\_ лет

классная квалификация \_\_\_\_\_

налет: общий \_\_\_\_\_ ч.

на данном типе воздушного судна \_\_\_\_\_ ч.

за 12 последних месяцев \_\_\_\_\_ ч.

перерыв в полетах: общий \_\_\_\_\_ дней;

по данному виду \_\_\_\_\_ дней

минимум командира экипажа:

днем \_\_\_\_\_ м \_\_\_\_\_ м

ночью \_\_\_\_\_ м \_\_\_\_\_ м

диагноз: \_\_\_\_\_

какие инциденты допускал ранее \_\_\_\_\_

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

*(наименование авиационного подразделения)*

**I. Авиационные инциденты (нарушения и ошибки) летного состава (экипажей)**

Должность, воинское звание, класс \_\_\_\_\_  
Фамилия, имя и отчество 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 на каком часу смены выполнял	Обстоятельства и характер авиационного инцидента (нарушения, ошибки)	Причины авиационного инцидента	Указания и принятые меры командиром (начальником) с отметкой о выполнении
1	2	3	4	5	6

**II. Меры, принятые командиром авиационного подразделения**

**III. Результаты проверки полноты учета и правильности классификации авиационных инцидентов**

Указания по ведению журнала

Журнал ведется по каждому летчику авиационного подразделения раздельно-Авиационные инциденты, нарушения и ошибки, допущенные другими членами экипажа, учитываются за командиром экипажа.

В разделе "Меры, принятые командиром авиационного подразделения" ежемесячно производится запись результатов анализа авиационных инцидентов,

нарушений и ошибок летного состава, делаются выводы из анализа и указания по устранению вскрытых причин и недостатков.

Ответственным за ведение журнала является заместитель командира (командир) авиационного подразделения.

21. Данные об авиационной технике:  
воздушное судно \_\_\_\_\_

Заводской номер \_\_\_\_\_ двигатель \_\_\_\_\_ агрегат (станция) \_\_\_\_\_  
Завод-изготовитель \_\_\_\_\_  
Дата изготовления \_\_\_\_\_  
Налет с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч.  
Количество ремонтов \_\_\_\_\_  
Последний ремонт:  
номер АРЗ \_\_\_\_\_  
дата \_\_\_\_\_  
наработка после ремонта \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч. \_\_\_\_\_ ч.

22. Что отказало: \_\_\_\_\_  
система \_\_\_\_\_ подсистема \_\_\_\_\_

23. Отказы систем и средств радиотехнического обеспечения полетов \_\_\_\_\_

24. Данные о технике (инженере), обслуживающем отказавшую авиационную технику, или должностном лице ГРП (органа ОрВД), допустившем нарушение или упущение:  
должность \_\_\_\_\_  
воинское звание \_\_\_\_\_  
инициалы и фамилия \_\_\_\_\_  
возраст \_\_\_\_\_ лет  
образование: общее \_\_\_\_\_  
военное \_\_\_\_\_  
классная квалификация \_\_\_\_\_  
стаж работы: общий \_\_\_\_\_ лет; на данном типе воздушного судна \_\_\_\_\_ лет.

25. Задание на полет: \_\_\_\_\_

26. Обстоятельства и последствия инцидента: \_\_\_\_\_

27. Причина инцидента: \_\_\_\_\_

28. Принятые меры, предложения и рекомендации: \_\_\_\_\_

Командир войсковой части \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)  
Заместитель командира войсковой части \_\_\_\_\_  
по инженерно-авиационной службе

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)  
М.П.

**Журнал  
учета авиационных инцидентов**

*(наименование авиационной части, соединения)*

**I. Учет авиационных инцидентов по группам причин**

Первая группа факторов (причин). Нарушения (упущения) личного состава

№ п/п	Дата	Авиационное подразделение, часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метеоусловия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	Обстоятельства авиационного инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа ОрВД)	Причины авиационного инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

Вторая группа факторов (причин). Отказы авиационной техники

№ п/п	Дата	Авиационное подразделение, часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метеоусловия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	Обстоятельства инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа ОрВД)	Причины инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

Третья группа факторов (причин). Другие причины

№ п/п	Дата	Авиационное подразделение, часть. Тип и бортовой номер воздушного судна	Время суток. Метеоусловия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	Обстоятельства инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц ГРП (органа ОрВД)	Причины инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию	Указания командира. Принятые меры. Отметки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

**II. Таблица учета авиационного инцидента в зависимости от его причины**

№ п/п	Авиационное подразделение, часть	Причины инцидентов											Инциденты, совершенные летным составом							
		нарушения и упущения личного состава				отказы авиационной техники			другие причины				по должностям категориям летного состава				по классности			
		Н О П	Н Р П	Н О П	Н О П	К П Н	Н Р П	О П У	НН РЛ	НС ОП	ПН У	ВВ Ф	летчик, старший летчик	командир звена	командир (заместитель командира) авиационного подразделения	управление авиационной частью, соединения, объединения	снайпер, 1 класс	2 класс	3 класс	Без класса
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

**III. Замечания командиров и начальников**

**Указания по ведению журнала**

В авиационных частях записи в журнале (раздел I) проводятся по всем графам. При этом особо детально излагаются действия летчика (экипажа) при возникновении особой ситуации. В частях обеспечения отдельные графы раздела I могут не заполняться.

Таблица учета авиационного инцидентов (раздел II) ведется в авиационных частях в каждом подразделении, в авиационных соединениях, отделах и службах - в каждой части и отдельном подразделении и заполняется па последнее число прошедшего месяца с нарастающим итогом.

В разделе III "Замечания командиров и начальников" записываются различного рода справочные данные и другие материалы для анализа причин авиационных инцидентов, выводов и предложений по профилактике

аварийности.

Ответственные за ведение журнала: в авиационной части - заместитель командира по летной подготовке (заместитель командира по безопасности полетов в полках, где они есть), в авиационном соединении - начальник службы безопасности полетов авиационного соединения, в службах (отделах) - начальники служб (отделов).

#### **IV. Заметки начальника службы безопасности полетов авиационного объединения (службы, отдела, КП)**

##### **Указания по ведению журнала .**

В разделе I учитываются все авиационные инциденты.

В разделе II учитываются серьезные авиационные инциденты в хронологической последовательности. По решению начальника службы безопасности полетов авиационного объединения в этом разделе могут учитываться и другие авиационные события.

В разделе III учитываются серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушных судов.

Раздел IV предназначен для анализа причин авиационных инцидентов, выводов и предложений начальника службы безопасности полетов авиационного объединения по предупреждению авиационных происшествий. В этом разделе также записывают замечания старшие начальники, проверяющие деятельность службы безопасности полетов авиационного объединения.

Ответственным за ведение журнала является должностное лицо, назначаемое руководителем федерального органа исполнительной власти или организации.

##### **П Е Р Е Ч Е Н Ь**

##### **применяемых сокращений в Правилах расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации**

ВВФ	-	воздействие внешних непрогнозируемых факторов
ГРП	-	группа руководства полетами
ГСМ	-	горюче-смазочные материалы
КП	-	командный пункт
КПН	-	конструктивно-производственные недостатки
НИРЛ	-	недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы
НОП	-	нарушения (упущения) в организации полетов
НОБП	-	нарушения (упущения) в обеспечении полетов
НПП	-	нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна
НР	-	недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях
НРП	-	нарушения (упущения) при управлении воздушным движением, руководстве полетами
НСОП	-	недостатки средств обеспечения полетов
ОПНУ	-	отказы авиационной техники, причины которых не установлены
ОрВД	-	организация воздушного движения
ОФ	-	опасные факторы
ПНУ	-	события, причины которых не установлены
РТС	-	радиотехнические средства
ЦКП	-	центральный командный пункт