ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е

от 4 апреля 2000 г. № 303

г. Москва

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

В соответствии со статьей 95 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

Утвердить прилагаемые Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Путин

АППАРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА И АРХИВА
№ 1

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 4 апреля 2000 г. № 303

ПРАВИЛА

расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации

I. Общие положения

1. Настоящие Правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, регулируют деятельность по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами.

2. Настоящие Правила включают в себя определения и классификацию авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами, устанавливают порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации, учета указанных событий, а также разработки рекомендаций и мероприятий по их предотвращению.

3. Настоящие Правила являются обязательными для всех субъектов правоотношений, на которых распространяется действие воздушного законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения в области экспериментальной авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации. Разъяснения по применению Правил дает Российское авиационно-космическое агентство.

4. Специально уполномоченным органом, осуществляющим регулирование деятельности в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации, а также их классификацию и учет, является Российское авиационно-космическое агентство.

5. Авиационные происшествия и инциденты с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации подлежат обязательному

расследованию в соответствии с законодательством Российской Федерации и настоящими Правилами.

Авиационные происшествия и инциденты с экспериментальными воздушными судами иностранных государств, произошедшие на территории Российской Федерации, также расследуются в соответствии с настоящими Правилами.

Расследование авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами, выполняющими коммерческие полеты, проводится в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации.

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

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

7. Процесс расследования авиационного происшествия или инцидента включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационного происшествия или инцидента, подготовку отчетных материалов и заключения, разработку рекомендаций, разбор (слушание) по результатам расследования.

Расследование авиационного происшествия или инцидента предусматривает выявление отклонений в функционировании авиационной системы и работе экипажа и оценку влияния этих отклонений на исход полета экспериментального воздушного судна.

8. Работы на месте авиационного происшествия или инцидента, проводимые в целях расследования авиационного происшествия или инцидента, приравниваются к работам по ликвидации чрезвычайных ситуаций.

II. Основные определения и классификация авиационных происшествий и инцидентов

9. Авиационное происшествие - событие, связанное с использованием экспериментального воздушного судна, которое имело место в период с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся

на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, и в ходе которого:

а) какому-либо лицу в результате нахождения на этом воздушном судне причинен вред здоровью со смертельным исходом, за исключением тех случаев, когда вред здоровью причинен вследствие причин, не относящихся к использованию воздушного судна.

Вред здоровью, в результате которого в течение 30 суток с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как вред здоровью со смертельным исходом;

б) воздушное судно получило повреждение или произошло разрушение его конструкции, в результате чего:

нарушилась прочность конструкции, ухудшились технические или летные характеристики воздушного судна;

требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента конструкции воздушного судна, за исключением случаев: отказа или повреждений двигателя, когда повреждены только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты, повреждений несиловых элементов планера, обтекателей, законцовок крыла, антенн, пневматиков, тормозных устройств или других элементов конструкции воздушного судна, если эти повреждения не нарушили общей прочности конструкции; повреждений элементов несущих и рулевых винтов, втулки несущего или рулевого винта, трансмиссии, вентиляторной установки или редуктора;

в) воздушное судно пропало без вести или оказалось в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен или невозможна его эвакуация с места вынужденной посадки независимо от полученных повреждений.

Воздушное судно считается пропавшим без вести, если не было установлено местонахождение судна или его обломков и были прекращены его официальные поиски. Решение о прекращении поиска экспериментального воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимает Российское авиационно-космическое агентство.

10. Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на:

а) катастрофы - авиационные происшествия, приведшие к гибели или пропаже без вести кого-либо из членов экипажа или пассажиров, находившихся на борту воздушного судна.

К катастрофам относятся также авиационные происшествия, приведшие к гибели кого-либо из членов экипажа при аварийном

покидании воздушного судна, потерпевшего бедствие, или гибели пассажиров в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна;

б) аварии - авиационные происшествия, не повлекшие за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из членов экипажа или пассажиров.

11. Авиационный инцидент - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место в период с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое могло оказать влияние на безопасность полета, но не закончилось авиационным происшествием.

12. Авиационные инциденты в зависимости от степени их влияния на безопасность полетов подразделяются на:

а) серьезные авиационные инциденты;

б) авиационные инциденты.

13. Для классификации авиационных инцидентов как серьезных используются следующие признаки:

а) выход воздушного судна за пределы эксплуатационных ограничений, установленных руководством по летной эксплуатации или программой летных испытаний;

б) возникновение значительных вредных воздействий на лиц, находившихся на борту воздушного судна (дыма, едких паров, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и т.п.);

в) значительное снижение работоспособности членов экипажа или повышение психофизиологической нагрузки на экипаж;

г) получение серьезных телесных повреждений каким-либо лицом на борту воздушного судна;

д) значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных или прочностных характеристик воздушного судна;

е) возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов воздушного судна в результате взрыва, пожара, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и т.п.;

ж) разрушение (заклинивание или рассоединение) элементов управления, другое повреждение элементов воздушного судна, не приведшее к авиационному происшествию.

14. Понятия, используемые в настоящих Правилах, означают следующее:

а) "бортовой самописец" ("бортовое устройство регистрации") - самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна и используемый как источник информации при проведении расследования авиационных происшествий и инцидентов;

б) "вред здоровью" - нарушение анатомической целости органов и тканей или их физиологических функций либо заболевания или патологические состояния, возникшие в результате воздействия различных факторов внешней среды - механических, физических, химических, биологических, психических.

Судебно-медицинское определение тяжести вреда здоровью производится в соответствии с законодательством Российской Федерации;

в) "мероприятие по обеспечению безопасности полетов" - действие, направленное на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов;

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

д) "рекомендации комиссии по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов" - предложения комиссии, проводящей расследование, направленные на предотвращение авиационных происшествий или инцидентов;

е) "служебный пассажир" - пассажир, находящийся на борту экспериментального воздушного судна в связи с выполнением служебного задания в интересах экспериментальной авиации, что подтверждается соответствующими документами (командировочное удостоверение, открытый лист).

15. Столкновение (опасное сближение) двух или нескольких воздушных судов расследуется как одно событие, а классифицируется и учитывается для каждого воздушного судна в соответствии с наступающими последствиями. Отчетные материалы расследования оформляются на каждое воздушное судно.

III. Расследование авиационных происшествий

Организация расследования

16. Организация и проведение расследований авиационных происшествий с экспериментальными воздушными судами осуществляется Российским авиационно-космическим агентством с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации.

17. Комиссия по расследованию авиационного происшествия (далее именуется - комиссия по расследованию) утверждается Российским авиационно-космическим агентством, имеет статус государственной комиссии и пользуется полномочиями, установленными воздушным законодательством Российской Федерации.

18. Для работы в составе комиссии, ее рабочих органов или в качестве экспертов могут привлекаться работники Российского авиационно-космического агентства, полномочные представители заинтересованных органов исполнительной власти, работники организаций независимо от организационно-правовой формы, в том числе научно-исследовательских и конструкторских организаций разработчиков, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники, аэропортов, авиаремонтных организаций, авиационно-технических баз и центров, учебных заведений, органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды, медицинских учреждений.

19. Комиссия по расследованию осуществляет свою деятельность под руководством председателя. Права и обязанности участников расследования авиационного происшествия приведены в приложении № 1.

20. Если авиационное происшествие явилось следствием столкновения экспериментального воздушного судна с воздушным судном другого вида авиации, председатель комиссии по расследованию назначается решением Правительства Российской Федерации. Организация расследования, а также состав его участников определяются по согласованию заинтересованных сторон.

21. В случае вовлечения в авиационное происшествие с государственным или гражданским воздушным судном представителей авиационного персонала экспериментальной авиации Российской Федерации, а также в случае вовлечения в авиационное происшествие с

экспериментальным воздушным судном авиационного персонала государственной или гражданской авиации состав участников расследования согласовывается с заинтересованными сторонами, при этом председатель комиссии по расследованию и ее состав утверждаются специально уполномоченным органом по расследованию того вида авиации, к которому относится воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие.

22. Если при расследовании авиационного происшествия не требуется проведения дополнительных исследований, срок расследования не должен превышать 30 суток.

Срок расследования может быть продлен Российским авиационно-космическим агентством по ходатайству председателя комиссии по расследованию.

23. В случае авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном на авианесущем корабле, находящемся в автономном плавании, предварительное расследование проводит в соответствии с настоящими Правилами старший авиационный начальник по месту происшествия.

Завершение расследования осуществляется комиссией по расследованию по прибытии авианесущего корабля к месту базирования.

24. Доставку комиссии по расследованию и привлекаемых к расследованию специалистов на место происшествия и обратно организует авиационная организация - владелец воздушного судна, потерпевшего бедствие.

25. Расходы федеральных органов исполнительной власти, связанные с направлением своих работников для проведения расследования авиационного происшествия, финансируются за счет средств, предусматриваемых в федеральном бюджете на соответствующий год на содержание этих органов.

Аналогичные расходы организаций, перечисленных в пункте 18, а также затраты, связанные с установлением причины происшествия, осуществляются за счет средств этих организаций с последующим их возмещением за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

Оповещение об авиационном происшествии

26. В каждой авиационной организации должна быть разработана с учетом настоящих Правил, согласована с Российским авиационно-космическим агентством и утверждена руководителем организации инструкция, определяющая обязанности и ответственность конкретных должностных лиц, авиационного персонала, порядок их действий при авиационном происшествии или инциденте.

27. Для оперативного оповещения руководящих должностных лиц, направления аварийно-спасательных сил и средств к месту авиационного происшествия, формирования и сбора комиссии по расследованию устанавливается порядок передачи информации об авиационном происшествии.

28. Авиационный персонал органа управления воздушным движением в случае авиационного происшествия, а также при потере радиосвязи с экипажем или пропадании отметки воздушного судна на экране радиолокатора обязан передать первичное сообщение о случившемся в соответствии с имеющейся схемой оповещения о терпящих бедствие воздушных судах.

29. Руководитель организации, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие, немедленно передает устное сообщение в Российское авиационно-космическое агентство, региональные управления Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и Федеральной службы безопасности Российской Федерации, соответствующий орган прокуратуры по поднадзорности, на территории которых произошло авиационное происшествие.

30. В устном сообщении указываются:

а) вид авиационного происшествия;

б) дата, время (местное и московское);

в) место авиационного происшествия (координаты точки потери радиосвязи или пропадания отметки на экране радиолокатора);

г) метеоусловия в момент происшествия;

д) тип и принадлежность воздушного судна;

е) данные о командире экипажа, членах экипажа, наличии служебных пассажиров на борту;

ж) характер полетного задания;

з) пункт вылета и намеченный пункт посадки;

и) обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту передачи сообщения;

к) степень повреждения воздушного судна;

л) наличие и характер опасных грузов на борту;

м) физико-географическая характеристика местности, где произошло происшествие;

н) данные об организации и проведении поисково-спасательных работ;

о) другие достоверные сведения об авиационном происшествии, известные к моменту передачи сообщения.

31. Российское авиационно-космическое агентство информирует об авиационном происшествии Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и Управление государственного надзора Федеральной службы воздушного транспорта России.

32. В течение 24 часов с момента авиационного происшествия руководитель организации экспериментальной авиации - владельца воздушного судна представляет письменное донесение об авиационном происшествии в Российское авиационно-космическое агентство.

33. В письменном донесении указываются:

а) вид авиационного происшествия;

б) дата, время (местное и московское), место происшествия;

в) тип, заводской номер воздушного судна (двигателей), их наработка с начала эксплуатации, количество ремонтов, дата и место последнего ремонта и наработка после него;

г) наименование организаций, являющихся владельцем, разработчиком и изготовителем воздушного судна;

д) метеоусловия в момент происшествия;

е) фамилия, имя, отчество командира экипажа (проверяющего), членов экипажа, уровень их подготовки, класс, общий налет, в том числе на воздушном судне данного типа;

ж) характер полетного задания с указанием последнего пункта вылета и пункта назначения;

з) наличие служебных пассажиров;

и) последствия происшедшего, количество погибших и получивших телесные повреждения, а также количество погибших и получивших телесные повреждения из числа лиц, находившихся не на борту воздушного судна;

к) наличие и характер опасных грузов на борту;

л) краткое описание обстоятельств авиационного происшествия;

м) степень повреждения воздушного судна;

н) разрушения (если они имели место) на земной поверхности, нанесенные падением (вынужденной посадкой) воздушного судна;

о) требуемая дополнительная помощь для ведения поисковых или аварийно-спасательных работ.

34. Отсутствие каких-либо из указанных в пунктах 30 и 33 настоящих Правил сведений не может быть основанием для задержки передачи устного сообщения и письменного донесения об авиационном происшествии.

Устное сообщение и письменное донесение не могут содержать предположительные заключения об обстоятельствах и причинах происшествия.

Действия должностных лиц, авиационного персонала при авиационном происшествии

35. С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий возлагается на руководителя организации, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие.

С момента прибытия комиссии по расследованию на место происшествия ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя комиссии.

36. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, органы исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также юридические лица и граждане до прибытия комиссии по расследованию должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, документации и предметов, находящихся на борту этого воздушного судна.

37. Руководитель организации, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие, по получении сообщения о случившемся во взаимодействии с региональным управлением Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, соответствующими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления:

а) организует в установленном порядке проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;

б) прибывает на место происшествия с целью определения необходимости принятия дополнительных мер по спасению служебных пассажиров и членов экипажа, тушению пожара (или его предупреждению), сохранению доказательственных материалов;

в) принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых средств объективного контроля. Если эти средства находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, производится их немедленное изъятие, принимаются меры к сохранению информации, составляется акт об изъятии и о внешнем состоянии. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля запрещается. Изъятие должно производиться, как правило, совместно с представителями правоохранительных органов;

г) организует совместно с органами Министерства внутренних дел Российской Федерации (и при необходимости с командованием дислоцированных в данном районе войсковых частей) охрану места происшествия, обеспечивает неприкосновенность воздушного судна и его снаряжения, груза или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших), принимает меры по исключению допуска к месту авиационного происшествия посторонних лиц;

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

е) организует совместно с представителями правоохранительных органов фотографирование или видеозапись с нескольких положений с земли (и при необходимости с воздуха) состояния и расположения воздушного судна или его обломков с составлением акта осмотра, в котором отражается положение и общее состояние воздушного судна или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями);

ж) дает указание о фотографировании или фиксировании с помощью видеозаписи показаний приборов, положений переключателей, выключателей, рукояток управления в кабине экипажа и о составлении акта осмотра кабины;

з) перемещает по согласованию с правоохранительными органами поврежденное воздушное судно, если оно упало на железнодорожную,

автомобильную, водную магистраль, аэродром или жилые здания и препятствует движению транспорта, выполнению полетов или спасанию и эвакуации населения;

и) организует проведение медицинского контроля состояния здоровья членов экипажа (и при необходимости диспетчеров службы управления воздушным движением и других лиц авиационного персонала) в объеме, предусмотренном специальными документами;

к) запрашивает объяснительные записки у членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

л) организует поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту происшествия местности и обеспечивает их сохранность в месте обнаружения;

м) обеспечивает выявление свидетелей авиационного происшествия, составление их списков для представления в комиссию по расследованию и правоохранительные органы;

н) организует документирование (фотографирование, видеозапись и составление схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложений льда, копоти на поверхности воздушного судна, характерных следов от движения воздушного судна по земле, взлетно-посадочной полосе и т.п.);

о) составляет предварительные схемы места авиационного происшествия;

п) организует внеочередное контрольное наблюдение за погодой;

р) координирует при необходимости проведение радиологического, химического и бактериологического контроля на месте авиационного происшествия;

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

т) обеспечивает сохранность бортового спецоборудования, имеющего гриф секретности;

у) организует изъятие и опечатывание записей (магнитных лент) диспетчерских магнитофонов, фотопленок фоторегистраторов с индикатора радиолокаторов, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств, летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа, эксплуатационных документов воздушного судна, двигателей и агрегатов, производственной и контрольной

документации инженерно-авиационной службы, инструментов и контрольной аппаратуры, которые использовались при подготовке воздушного судна к полету или при устранении неисправностей перед вылетом, документов, характеризующих состояние летного поля, количество и качество заправленных горюче-смазочных материалов, и документов, характеризующих метеоусловия в районе авиационного происшествия, аэродрома и по маршруту полета;

ф) фиксирует воздушные суда, выполнявшие полеты в районе места авиационного происшествия в период времени, близкий к моменту происшествия, и принимает меры по сохранению информации их бортовых средств объективного контроля;

х) принимает при необходимости меры по отстранению от выполнения своих обязанностей членов экипажа воздушного судна, лиц из числа авиационного персонала наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку воздушного судна к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением. Указанные лица допускаются к выполнению своих обязанностей по решению соответствующего руководителя, согласованного с председателем комиссии по расследованию;

ц) информирует службы аэродрома последнего вылета воздушного судна, органы управления воздушным движением по маршруту его полета, владельца воздушного судна об авиационном происшествии с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов по подготовке, выполнению и обеспечению полета воздушного судна, потерпевшего бедствие;

ч) формирует совместно с органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, передаются в комиссию по расследованию.

38. Вскрытие и прослушивание наземных магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых средств объективного контроля до прибытия комиссии по расследованию запрещаются и могут быть произведены только по решению председателя комиссии.

39. Руководители организаций, являющихся разработчиком, изготовителем, владельцем воздушного судна, а также руководители

организаций, выполнявших управление воздушным движением, техническое обслуживание и ремонт воздушного судна, потерпевшего бедствие, обязаны по получении информации об авиационном происшествии принять меры по обеспечению сохранности конструкторской, эксплуатационной, ремонтной и другой документации, относящейся соответственно к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна, обеспечению его полета.

Порядок работы комиссии по расследованию

40. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию информирует об этом руководителя органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органа местного самоуправления, проводит организационное заседание, на котором объявляет приказ об образовании комиссии по расследованию, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные действия на месте происшествия, об обстоятельствах события и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии по расследованию и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает необходимые оперативные указания.

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

41. В комиссии по расследованию по основным направлениям работ создаются подкомиссии: летная (приложение № 2), инженерно-техническая (приложение № 3), административная и штаб. При необходимости по решению председателя комиссии могут создаваться другие подкомиссии (группы). В подкомиссиях также могут создаваться следующие рабочие группы:

группа по составлению схемы (кроки) места авиационного происшествия и группа опроса. По решению председателя комиссии эти группы включаются в состав летной или инженерно-технической подкомиссии либо работают самостоятельно под руководством председателя комиссии или его заместителя (приложения № 4 и 5);

группа поисковых и аварийно-спасательных работ. Эта группа подчиняется непосредственно председателю комиссии. В случаях, не связанных с гибелью людей, она может быть введена в состав административной подкомиссии (приложение № 6);

группа расчета и анализа. Эта группа в состав подкомиссий не входит и подчиняется непосредственно председателю комиссии (приложение № 7).

Специалисты, привлекаемые к расследованию, включаются в состав подкомиссий или рабочих групп в соответствии с их специализацией либо используются в качестве экспертов по отдельным вопросам.

Состав подкомиссий, планы их работы, а также состав рабочих групп утверждает председатель комиссии по расследованию.

42. Работа комиссии по расследованию осуществляется по плану, который утверждается председателем комиссии. Проект плана рассматривается на заседании комиссии. В плане должны быть определены основные направления деятельности комиссии, лица, ответственные за проведение работ, и сроки их выполнения. План работы комиссии детализируется в планах подкомиссий и рабочих групп. Действия членов комиссии, имеющие уголовно-процессуальный характер, должны осуществляться по согласованию с органом прокуратуры, проводящим предварительное следствие.

Планы работы комиссии и подкомиссий корректируются и дополняются в ходе расследования в зависимости от полученных фактических данных.

43. В процессе работы комиссии по расследованию проводятся заседания. Заседания комиссии оформляются протоколами, в которых отражаются обсуждаемые вопросы, принятые решения, указания председателя комиссии. При наличии разногласий по обсуждаемым вопросам в протоколе отражаются позиции сторон. Протоколы подписываются председателем и начальником штаба комиссии.

44. Комиссия по расследованию принимает решения по основным методическим, техническим и организационным вопросам. При этом окончательное решение принимает председатель комиссии.

45. Представители правоохранительных органов координируют свою работу, связанную с расследованием авиационного происшествия, с председателем комиссии по расследованию и имеют право присутствовать на заседаниях комиссии, подкомиссий и рабочих групп.

46. Для решения задач, требующих специальных знаний, помимо специалистов, входящих в состав подкомиссий и рабочих групп, к расследованию могут привлекаться эксперты.

Эксперт в соответствии с планом работы комиссии по расследованию (подкомиссии) получает письменное задание от председателя комиссии

(подкомиссии) с перечнем вопросов, требующих решения. Эксперт проводит свою работу самостоятельно или в составе группы экспертов, координируя ее с председателем комиссии (подкомиссии).

Результаты работы оформляются в виде заключения эксперта, которое обсуждается на заседании комиссии (подкомиссии). В ходе обсуждения перед экспертом могут быть поставлены дополнительные вопросы, ответы на которые оформляются в виде дополнения к экспертному заключению.

Экспертное заключение рассматривается комиссией (подкомиссией), принимается к сведению и прилагается к материалам расследования.

47. Результаты работ, проведенных подкомиссиями и рабочими группами, оформляются отчетами (приложения № 8, 9 и 10), которые рассматриваются комиссией по расследованию (подкомиссией), принимаются к сведению и прилагаются к материалам расследования.

48. Исследование объектов авиационной техники и проведение экспериментов на месте работы комиссии по расследованию осуществляются по предварительно составленным планам (программам), которые подписываются представителями участвующих в расследовании сторон, утверждаются председателем комиссии и прилагаются к материалам расследования.

49. Обработка записей бортовых средств объективного контроля должна проводиться на аттестованных наземных средствах. В случае значительного повреждения бортовое средство объективного контроля направляется для обработки в организацию, имеющую специальное оборудование для восстановления записи и опыт работы с поврежденными носителями информации.

Носители информации, записанной во время полета бортовыми средствами объективного контроля, вместе с градуировочными (тарировочными) характеристиками хранятся постоянно в организации, проводившей их расшифровку.

50. При необходимости проведения специального исследования комиссия по расследованию определяет организацию - исполнителя исследования.

51. Основанием для проведения специального исследования является техническое задание комиссии по расследованию, в котором подробно указывается цель проведения исследования. К техническому заданию прикладывается справка с изложением в необходимом объеме

обстоятельств происшествия, данных о воздушном судне, об объекте исследования, их ремонте и техническом обслуживании.

52. По результатам специального исследования составляется отчет, который подписывается непосредственными исполнителями, утверждается руководителем организации - исполнителя исследования и направляется в комиссию по расследованию.

Отчет по результатам специального исследования является неотъемлемой частью материалов расследования.

Все материалы исследования, включающие техническое задание, программу проведения исследования, специально разработанные методики и рабочие материалы (протоколы испытаний, замеры, лабораторные анализы и т.д.) прилагаются к рабочему экземпляру отчета, хранящемуся в организации - исполнителе исследования.

53. Итоговым документом работы комиссии по расследованию является акт расследования авиационного происшествия (приложение № 11), который составляется на основе материалов отчетов подкомиссий и рабочих групп, отчетов по результатам исследований, заключений экспертиз, а также другой имеющейся в распоряжении комиссии по расследованию информации.

Акт расследования авиационного происшествия подписывается председателем и всеми членами комиссии.

54. Член комиссии по расследованию, который не согласен с содержанием и выводами акта расследования авиационного происшествия, имеет право подписать его с пометкой «с особым мнением». Особое мнение в письменной форме с изложением мотивов несогласия, их обоснованием, а также предлагаемые формулировки прилагаются к акту расследования.

55. Председатель комиссии по расследованию представляет в Российское авиационно-космическое агентство акт расследования авиационного происшествия и доклад о результатах расследования.

В докладе указываются обстоятельства авиационного происшествия, его причины, выявленные при расследовании недостатки и рекомендации комиссии по предотвращению подобных происшествий.

56. В случае образования комиссии по расследованию распоряжением Правительства Российской Федерации доклад о результатах расследования авиационного происшествия представляется в Правительство Российской Федерации.

57. Акт расследования авиационного происшествия и все материалы, полученные в ходе работы комиссии по расследованию, оформляются в дело расследования (приложение № 12) и хранятся в организации, являющейся владельцем воздушного судна, потерпевшего бедствие.

Гриф секретности акта расследования и других материалов, включаемых в дело расследования, определяется председателем комиссии в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Дело расследования является документом постоянного хранения.

Копии дела расследования в 10-дневный срок с момента утверждения акта расследования направляются в Российское авиационно-космическое агентство и в организацию, являющуюся разработчиком воздушного судна.

Если по факту авиационного происшествия возбуждено уголовное дело, подлинники акта и других материалов расследования направляются в орган прокуратуры, проводящий предварительное следствие.

При расследовании авиационных происшествий совместной комиссией копии акта расследования авиационного происшествия направляются в Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и/или в Межгосударственный авиационный комитет и Федеральную службу воздушного транспорта России.

Рассылка материалов расследования осуществляется организацией, являющейся владельцем воздушного судна.

58. Законченное расследование авиационного происшествия может быть возобновлено по вновь открывшимся обстоятельствам по решению Российского авиационно-космического агентства.

59. Детали, узлы и агрегаты воздушного судна, с которым произошло авиационное происшествие, передаются организации, являющейся его владельцем, по решению правоохранительного органа, проводившего предварительное расследование.

Решение об уничтожении указанных деталей, узлов и агрегатов принимается руководителем организации, являющейся владельцем воздушного судна, по согласованию с соответствующим органом прокуратуры.

Проведение разбора по результатам расследования авиационного происшествия

60. По результатам расследования авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию проводит разбор авиационного происшествия в организации, где оно произошло. Целью разбора является доведение до сведения заинтересованных организаций и лиц информации об обстоятельствах, о причинах, об опасных факторах и о недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий.

Решение о времени и порядке проведения разбора, а также о составе его участников принимает председатель комиссии.

Участие специалистов Российской Федерации в расследовании авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства

61. При авиационном происшествии с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства Российское авиационно-космическое агентство определяет уполномоченного представителя и его советников для участия в расследовании. После принятия решения о персональном составе группы специалистов, привлекаемых к расследованию авиационного происшествия, соответствующее уведомление через Министерство иностранных дел Российской Федерации направляется государству, на территории которого произошло авиационное происшествие.

62. Оформление выезда специалистов для участия в расследовании авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации осуществляется в установленном порядке соответствующими подразделениями Российского авиационно-космического агентства и организаций экспериментальной авиации, направляющих этих специалистов.

63. Дипломатическое представительство и консульские учреждения Российской Федерации в государстве, на территории которого произошло авиационное происшествие с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации, обязаны оказывать всемерное содействие группе специалистов.

64. Расследование авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации проводится в соответствии с законодательством государства, на территории которого произошло авиационное происшествие. Если в соответствии с межправительственными соглашениями установлены иные правила расследования авиационных происшествий, то применяются правила, установленные в соответствии с указанными соглашениями.

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

65. Все вопросы, возникающие в ходе расследования авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации, решаются уполномоченным представителем через уполномоченного по расследованию (председателя комиссии) государства, проводящего расследование.

66. При необходимости проведения специальных исследований в научно-исследовательских организациях Российской Федерации уполномоченный представитель обязан своевременно проинформировать об этом руководство Российского авиационно-космического агентства.

67. После рассмотрения проекта отчета, представленного органом, проводившим расследование авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации, группа специалистов Российской Федерации, участвующая в расследовании, в течение 60 дней готовит и направляет в орган, проводивший расследование, замечания и предложения по указанному отчету.

68. По окончании работ, связанных с расследованием авиационного происшествия, уполномоченный представитель с группой специалистов Российской Федерации подготавливают по результатам расследования доклад, который представляется в Российское авиационно-космическое агентство.

Порядок предания гласности информации об авиационном происшествии

69. В процессе расследования авиационного происшествия с разрешения руководителя федерального органа исполнительной власти, образовавшего комиссию по расследованию, могут быть преданы

гласности только фактические данные об этом авиационном происшествии.

70. Информация, полученная в процессе расследования, касающаяся обстоятельств авиационного происшествия и содержащая конфиденциальные сведения, ни при каких обстоятельствах не может предоставляться посторонним лицам или обсуждаться с ними.

По решению председателя комиссии по расследованию и с согласия правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие по факту авиационного происшествия, полученная информация может быть использована только для принятия мер по повышению безопасности полетов.

71. 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, образовавшим комиссию по расследованию, или другим лицом по его поручению.

IV. Учет авиационных происшествий, разработка мероприятий по результатам расследования

72. Авиационные происшествия с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации подлежат обязательному учету.

73. Учет авиационных происшествий ведется в Российском авиационно-космическом агентстве и в организациях экспериментальной авиации в журнале учета авиационных происшествий (приложение № 13).

Журнал учета авиационных происшествий является документом постоянного хранения.

74. На основе рекомендаций комиссии по расследованию в организациях экспериментальной авиации разрабатываются мероприятия по результатам расследования авиационного происшествия.

Официальным основанием для разработки этих мероприятий является утвержденный акт расследования авиационного происшествия с приложениями (дело расследования).

При разработке указанных мероприятий учитываются все выявленные отклонения в функционировании авиационной системы, в том числе не оказавшие непосредственного влияния на возникновение и развитие особой ситуации в данном полете, но представляющие угрозу безопасности полетов.

75. Планы мероприятий, разработанные по результатам расследования авиационного происшествия, согласовываются с организациями - исполнителями и соисполнителями работ и представляются в Российское авиационно-космическое агентство. В случае когда требуются единичные меры, издаются приказы или иные распорядительные документы по этим вопросам.

76. Для разработки планов мероприятий или иных документов по реализации рекомендаций комиссии по расследованию устанавливается срок до 10 суток. Срок исчисляется с момента получения лицом, ответственным за организацию разработки мероприятий, всех материалов комиссии. В отдельных случаях оперативные мероприятия по рекомендациям комиссии разрабатываются и реализуются до завершения расследования авиационного происшествия и утверждения акта расследования авиационного происшествия.

77. Контроль за реализацией мероприятий, разработанных по результатам расследования авиационного происшествия, осуществляет Российское авиационно-космическое агентство.

78. Российское авиационно-космическое агентство ежеквартально проводит анализ авиационных происшествий, результатов выполнения мероприятий, разработанных по результатам расследования авиационного происшествия. Материалы анализа с рекомендациями по повышению безопасности полетов Российское авиационно-космическое агентство направляет во все организации экспериментальной авиации.

V. Расследование авиационных инцидентов

Выявление авиационных инцидентов и первоначальные действия должностных лиц, авиационного персонала

79. При использовании воздушных судов руководитель организации организует выявление событий, подлежащих расследованию как авиационные инциденты (приложение № 14).

80. О серьезных авиационных инцидентах руководитель организации экспериментальной авиации в течение 24 часов устно сообщает в Российское авиационно-космическое агентство.

81. В устном сообщении указываются:

а) дата, время (местное и московское);

б) место авиационного инцидента;

в) тип воздушного судна, государственный учетный (опознавательный) и заводской номера;

г) наименование владельца, разработчика и изготовителя воздушного судна;

д) метеоусловия в момент инцидента;

е) фамилия, имя, отчество командира воздушного судна;

ж) характер полетного задания;

з) последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;

и) обстоятельства авиационного инцидента, достоверно известные к моменту передачи сообщения;

к) степень повреждения воздушного судна;

л) другие достоверные сведения об авиационном инциденте, известные к моменту передачи сообщения.

82. Отсутствие каких-либо из указанных в пункте 81 настоящих Правил сведений не может быть основанием для задержки передачи устного сообщения. Сообщение не может содержать предположительные заключения об обстоятельствах и о причинах авиационного инцидента.

Организация и проведение расследования авиационного инцидента

83. Для расследования авиационного инцидента руководитель организации образует своим приказом комиссию.

Комиссия по расследованию серьезного авиационного инцидента утверждается Российским авиационно-космическим агентством.

84. Члены комиссии по расследованию авиационного инцидента назначаются из числа специалистов организации, являющейся владельцем воздушного судна, а также организаций, являющихся разработчиком и/или изготовителем воздушного судна (двигателя), при выявлении недостатков в работе авиационной техники.

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

85. Организация и порядок работы комиссии по расследованию авиационного инцидента такие же, как и комиссии по расследованию авиационного происшествия.

86. Срок расследования авиационного инцидента не должен превышать 7 суток, серьезного авиационного инцидента - 15 суток, если не требуется проведения дополнительных исследований.

Срок расследования может быть продлен Российским авиационно-космическим агентством по запросу руководителя организации - владельца воздушного судна.

87. Исследование объектов авиационной техники при расследовании авиационного инцидента проводится на базе организации - владельца воздушного судна, а специальные исследования в случае отсутствия у этой организации соответствующих технических возможностей проводятся в других организациях экспериментальной авиации.

88. По результатам расследования авиационного инцидента составляется акт расследования авиационного инцидента (приложение № 15).

Акт расследования авиационного инцидента подписывается председателем и членами комиссии по расследованию и утверждается руководителем организации.

Акт расследования серьезного авиационного инцидента представляется в Российское авиационно-космическое агентство.

89. Подлинник акта расследования авиационного инцидента остается в организации, являющейся владельцем воздушного судна, а копия акта направляется в Российское авиационно-космическое агентство.

90. В случае серьезного авиационного инцидента с экспериментальным воздушным судном на территории иностранного государства порядок участия специалистов Российской Федерации в его расследовании такой же, как при авиационном происшествии.

Учет и анализ авиационных инцидентов

91. Учет авиационных инцидентов ведется в летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации в журнале учета авиационных инцидентов (приложение № 16).

92. В летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации ежемесячно проводится анализ авиационных инцидентов.

Целями анализа являются выявление опасных факторов и тенденций их изменения, выработка рекомендаций и мероприятий по предотвращению повторяющихся и опасных отклонений в работе авиационной системы, оценка эффективности ранее принятых мер.

93. Контроль за организацией работы по выявлению и учету авиационных инцидентов, качеством их расследования и анализа в организациях экспериментальной авиации осуществляется Российским авиационно-космическим агентством.

94. В Российском авиационно-космическом агентстве ежеквартально проводится анализ авиационных инцидентов в экспериментальной авиации.

Исходными данными для анализа являются материалы расследования авиационных инцидентов и результаты проверок организаций экспериментальной авиации комиссиями Российского авиационно-космического агентства.

95. Анализ авиационных инцидентов включает:

а) перечень произошедших за квартал авиационных инцидентов, их классификацию и причины;

б) оценку состояния профилактической работы по обеспечению безопасности полетов;

в) определение недостатков в расследовании авиационных инцидентов и оформлении материалов по их учету;

г) рекомендации по повышению безопасности полетов.

96. Материалы анализа авиационных инцидентов с рекомендациями по повышению безопасности полетов ежеквартально направляются Российским авиационно-космическим агентством во все организации экспериментальной авиации.

Приложение № 1

Права и обязанности участников расследования авиационного происшествия

I. Председатель комиссии по расследованию

1. Председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия (далее именуется - комиссия по расследованию) является старшим должностным лицом, распоряжения и указания которого подлежат обязательному выполнению всеми должностными лицами, связанными с расследованием происшествия.

2. Председатель комиссии по расследованию обязан:

а) по прибытии на место происшествия:

провести организационное заседание комиссии, на котором ознакомить членов комиссии с информацией о происшествии, образовать подкомиссии, рабочие группы и назначить их председателей, определить необходимость привлечения дополнительно специалистов к работе в комиссии, определить порядок работ и основные задачи на ближайшие сутки;

осмотреть место авиационного происшествия, при необходимости принять дополнительные меры по его охране и сохранению доказательственных материалов;

обеспечить по согласованию с органами прокуратуры изъятие и передачу на ответственное хранение носителей информации бортовых средств объективного контроля, фоторегистраторов, наземных магнитофонов, летной, технической и метеорологической документации, относящейся к данному полету;

проинструктировать членов комиссии и председателей подкомиссий по вопросам соблюдения техники безопасности при работе на месте происшествия, о чем делается запись в протоколе заседания комиссии;

утвердить план работы комиссии и подкомиссий;

б) в процессе работы комиссии по расследованию:

определять основные направления работы комиссии, корректировать план ее работы;

обеспечивать четкость и согласованность в работе комиссии и координацию совместных действий всех лиц, принимающих участие в расследовании авиационного происшествия;

систематически проводить заседания комиссии с целью решения основных организационных, методических и практических вопросов расследования авиационного происшествия;

координировать и контролировать работу подкомиссий, обобщать и анализировать полученные результаты;

обеспечивать привлечение к расследованию авиационного происшествия необходимых квалифицированных специалистов (через руководителей и полномочных представителей соответствующих органов исполнительной власти и органов местного самоуправления);

своевременно принимать решение о проведении исследований и испытаний, необходимых для установления причин авиационного происшествия, давать поручения об отправке объектов авиационной техники, других материалов в соответствующие организации для проведения исследований;

обеспечить проведение работ по расследованию авиационного происшествия, включая составление акта расследования, в установленные сроки;

систематически лично докладывать должностному лицу, назначившему комиссию по расследованию, о ходе ее работы;

после окончания расследования провести разбор обстоятельств и причин авиационного происшествия.

3. Председатель комиссии по расследованию имеет право:

а) принимать окончательные решения по всем организационным, методическим и практическим вопросам расследования авиационного происшествия;

б) давать обязательные для исполнения распоряжения и указания всем членам комиссии и привлеченным к расследованию специалистам и экспертам, а также должностным лицам авиационных организаций по вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия;

в) давать рекомендации о проведении срочных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, необходимость которых определена в процессе расследования авиационного происшествия;

г) назначать проведение испытаний и исследований, необходимых для установления причин авиационного происшествия или обоснования рекомендаций по безопасности полетов;

д) привлекать к работе в комиссии по расследованию необходимых специалистов и технические средства;

е) давать рекомендации об отстранении от исполнения служебных обязанностей лиц, действия которых негативно влияют на безопасность полетов;

ж) направлять в соответствии с решением комиссии материалы, отдельные детали, агрегаты и элементы конструкции воздушного судна, а также документацию на них для проведения специальных исследований;

з) требовать от должностных лиц органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, предприятий и организаций независимо от организационно-правовой формы необходимые материалы и документы, связанные с проведением расследования авиационного происшествия;

и) отстранять от участия в расследовании авиационного происшествия лиц (за исключением членов комиссии), допустивших действия, приведшие к порче или утрате вещественных доказательств, умышленному искажению документации, или систематически не выполняющих распоряжения председателя комиссии, с немедленным сообщением об этом руководителю соответствующего органа исполнительной власти, предприятия или организации;

к) устанавливать порядок работы комиссии.

4. Председатель комиссии по расследованию несет ответственность за объективность, качество и сроки расследования авиационного происшествия, правильность оформления документов, обоснованность принятых решений по вопросам расследования авиационного происшествия и выданных рекомендаций.

5. Заместители председателя комиссии по расследованию обеспечивают проведение работ, порученных им председателем комиссии. В отсутствие председателя комиссии один из заместителей по его заданию выполняет функции председателя.

II. Начальник штаба комиссии по расследованию

6. Начальник штаба комиссии по расследованию подчиняется непосредственно председателю комиссии.

Начальник штаба комиссии по расследованию обязан:

а) организовать взаимодействие подкомиссий, рабочих групп и контроль за материально-техническим обеспечением комиссии;

б) готовить заседания комиссии и вести протокол, а перед подписанием протокола председателем комиссии - знакомить с ним членов комиссии;

в) инструктировать председателей подкомиссий в части правильного оформления документов и материалов;

г) оказывать помощь членам комиссии, подкомиссий и экспертам в подготовке документов;

д) контролировать своевременное представление подкомиссиями материалов расследования авиационного происшествия;

е) комплектовать и оформлять для рассылки материалы расследования авиационного происшествия.

Начальник штаба комиссии по расследованию имеет право возвращать в подкомиссии и рабочие группы на переоформление неправильно оформленные материалы.

Работа начальника штаба комиссии по расследованию заканчивается сразу после рассылки материалов расследования авиационного происшествия.

III. Председатель подкомиссии

7. Председатель подкомиссии обязан:

а) определять основные направления работы подкомиссии и рабочих групп по расследованию авиационного происшествия;

б) готовить предложения по составу подкомиссии и рабочих групп, составлять план работы подкомиссии, представлять его на утверждение председателю комиссии по расследованию и утверждать планы работы рабочих групп;

в) организовывать и обеспечивать координацию деятельности рабочих групп в соответствии с планом работы комиссии и планами работы подкомиссии и рабочих групп;

г) регулярно проводить заседания подкомиссии;

д) обеспечивать полноту и объективность расследования авиационного происшествия, представление отчета подкомиссии, отчетов рабочих групп и других документов в штаб комиссии по расследованию в установленный срок;

е) вносить в комиссию предложения о направлении на исследование объектов авиационной техники и других материалов;

ж) проводить инструктаж по технике безопасности специалистов, работающих на месте происшествия.

8. Председатель подкомиссии имеет право:

а) давать всем специалистам, входящим в состав подкомиссии и ее рабочих групп, и экспертам обязательные для исполнения распоряжения по вопросам расследования, относящимся к компетенции подкомиссии;

б) запрашивать через председателя комиссии по расследованию необходимые материалы у должностных лиц и организаций;

в) привлекать по согласованию с председателями других подкомиссий специалистов этих подкомиссий для проведения экспертиз и участия в совещаниях подкомиссии, рабочих групп;

г) знакомиться со всеми материалами расследования авиационного происшествия.

IV. Член комиссии по расследованию, эксперт

9. Член комиссии по расследованию обязан:

а) участвовать лично в работе одной из подкомиссий или рабочих групп;

б) выполнять распоряжения и указания руководства комиссии, подкомиссии (рабочей группы);

в) полно и объективно проводить расследование авиационного происшествия, согласуя все свои действия с председателем подкомиссии (руководителем рабочей группы);

г) участвовать в составлении документов по расследованию авиационного происшествия, подписывать отчет подкомиссии (рабочей группы);

д) при работе на месте происшествия соблюдать правила техники безопасности.

10. Член комиссии по расследованию имеет право:

а) знакомиться со всеми материалами, относящимися к расследованию авиационного происшествия;

б) вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;

в) вносить предложения об участии в расследовании специалистов и экспертов, истребовании необходимых материалов, исследовании составных частей воздушного судна с указанием цели исследования, а также по другим вопросам, связанным с расследованием авиационного происшествия;

г) отражать свое мнение в протоколах заседаний комиссии (подкомиссии), требовать уточнения формулировок выводов и заключений;

д) при несогласии с содержанием и заключением акта расследования авиационного происшествия прикладывать к нему особое мнение в письменной форме;

е) требовать приобщения к акту расследования авиационного происшествия дополнительных материалов и документов.

11. Эксперт обязан:

а) проводить полное и объективное исследование вещественных доказательств, материалов и документов по вопросам, относящимся к его компетенции;

б) давать экспертное заключение в письменной форме по вопросам, поставленным перед ним председателем комиссии (подкомиссии);

в) выполнять распоряжения председателя комиссии (подкомиссии) в рамках расследования авиационного происшествия.

12. Эксперт имеет право:

а) знакомиться через председателя подкомиссии с вещественными доказательствами, материалами и документами, необходимыми для подготовки экспертного заключения;

б) вносить предложения о проведении расчетов, моделирования, стендовых и летных испытаний, а также о направлении на исследование составных частей воздушного судна, других вещественных доказательств с указанием цели исследования.

Приложение № 2

Летная подкомиссия

1. Основными задачами летной подкомиссии являются:

а) установление уровня профессиональной подготовки экипажа, качества организации, обеспечения полета и управления воздушным движением с учетом влияния всех имеющихся факторов;

б) оценка правильности действий экипажа и должностных лиц в процессе возникновения и развития особой ситуации с учетом данных средств объективного контроля;

в) выявление отклонений от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полета.

2. Летная подкомиссия, как правило, состоит из следующих рабочих групп:

а) летная группа;

б) группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения;

в) группа авиационной медицины.

В зависимости от обстоятельств происшествия могут создаваться и другие рабочие группы.

3. Летная группа устанавливает:

а) уровень профессиональной подготовки членов экипажа, наличие недостатков в общей и специальной подготовке, допуске к полетам, формировании экипажа;

б) регулярность и качество контроля за уровнем подготовки экипажа в процессе его предыдущей работы, характерные ошибки и отклонения, допускавшиеся членами экипажа ранее, индивидуальные особенности членов экипажа в технике пилотирования и эксплуатации авиатехники;

в) качество подготовки экипажа к данному полету;

г) состояние дисциплины членов экипажа, случаи нарушения дисциплины, отмечавшиеся ранее;

д) отклонения от нормативных документов в действиях экипажа при подготовке к данному полету и при его выполнении;

е) наличие факторов, которые могли способствовать неправильным действиям членов экипажа;

ж) наличие недостатков в документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов.

4. Летная группа изучает и анализирует:

а) летные и личные дела членов экипажа;

б) летно-штабную и полетную документацию;

в) результаты расшифровки записей средств объективного контроля (бортовых самописцев, наземных магнитофонов, фоторегистраторов посадочных локаторов и т.д.);

г) показания членов экипажа и очевидцев происшествия;

д) показания должностных лиц, готовивших экипаж к полетам, в том числе к данному полету;

е) документацию, характеризующую качество выполнения экипажем полетов в прошлом (результаты расшифровок записей средств объективного контроля, журналы разборов и т.д.);

ж) состояние организации летной работы в организации экспериментальной авиации, где произошло авиационное происшествие;

з) документацию, регламентирующую организацию, подготовку и выполнение данного вида полетов;

и) факторы, которые могли оказать отрицательное влияние на работу экипажа в полете;

к) результаты специальных исследований (если они проводились);

л) другую документацию, определяющую организацию, подготовку и выполнение полета.

5. Летная группа по результатам работы составляет отчет, который должен содержать:

а) сведения о характере выполняемого задания;

б) данные о полетной массе и центровке воздушного судна перед вылетом (по сведениям, указанным в полетной документации, а также определенным по данным средств объективного контроля, показаниям экипажа, очевидцев и по другой информации);

в) сведения о каждом члене экипажа;

г) все выявленные отклонения со стороны командно-руководящего состава в подготовке и допуске экипажа к полетам, организации полета;

д) все выявленные отклонения, допущенные экипажем в процессе подготовки к полету;

е) описание действий экипажа при возникновении и развитии особой ситуации (на основании данных средств объективного контроля, показаний

экипажа и очевидцев, а также другой информации) с указанием всех отклонений;

ж) анализ возможных причин неправильных действий экипажа;

з) оценка документации, регламентирующей подготовку экипажа, организацию и выполнение полетов, с указанием выявленных в ней недостатков;

и) оценка профессиональной подготовки членов экипажа с учетом их действий в сложившейся ситуации.

Летная группа постоянно взаимодействует с группой расчета и анализа и группой опроса, использует в своей работе информацию других рабочих групп комиссии по расследованию. При необходимости летная группа составляет акт об обнаружении и изъятии полетной документации.

6. К отчету летной группы прилагаются следующие документы:

а) задание на полет и штурманский бортовой журнал;

б) служебные характеристики на членов экипажа;

в) акты об изъятии и передаче полетной документации;

г) справка о проверке организации летной работы в организации экспериментальной авиации, где произошло авиационное происшествие (при необходимости);

д) отчеты об экспериментах, исследованиях и облетах, проводившихся летной группой;

е) объяснительные записки членов экипажа.

7. Группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения устанавливает:

а) качество управления воздушным движением данного полета;

б) уровень профессиональной подготовки специалистов служб УВД и обеспечения полетов;

в) наличие и состояние документации, определяющей организацию и осуществление управления воздушным движением;

г) наличие и состояние средств РТО и связи, правильность их использования в процессе управления полетом;

д) состояние ВПП, РД, МС, посадочных площадок, оснащенность аэродромной службы техническими средствами;

е) соответствие установленного на аэродроме радиосветотехнического оборудования (по составу и схеме расположения) регламенту радиосветотехнического обеспечения полетов данного аэродрома;

ж) наличие данных о работе средств РТО, связи и СТО на рабочих местах специалистов УВД (таблицы норм перехода на резервные источники питания, графики дальности действия средств РТО и связи и т.д.);

з) соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена;

и) обеспечение воздушного судна по маршруту полета запасными аэродромами;

к) наличие отклонений воздушного судна от заданного маршрута;

л) общую метеорологическую обстановку по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах;

м) фактическую погоду в районе происшествия (при необходимости - на основных и запасных аэродромах) во время возникновения особой ситуации;

н) наличие у экипажа и диспетчеров УВД необходимой информации о метеорологической обстановке и ее достоверность;

о) соответствие метеорологического обеспечения полета установленным требованиям;

п) факты запуска в районе авиационного происшествия беспилотных средств и проведения стрельб, а также при необходимости орнитологическую обстановку.

8. По результатам работы группа управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения представляет отчет, который должен содержать:

а) сведения о должностных лицах служб управления воздушным движением, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, в действиях которых отмечены отклонения от требований нормативных документов;

б) выявленные при расследовании недостатки в подготовке персонала служб обеспечения полетов, его допуске к самостоятельной работе;

в) общую характеристику организации и состояния УВД, метеорологического, радиосветотехнического и аэродромного обеспечения полетов, организации рабочих мест специалистов УВД с перечислением всех отклонений от установленных требований;

г) выявленные в ходе расследования недостатки в документах, регламентирующих порядок УВД и обеспечения полетов;

д) описание действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, оказавших влияние на исход полета;

е) все отклонения в действиях должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов, выявленные в ходе расследования, независимо от их влияния на исход полета;

ж) прогнозируемую и фактическую в момент происшествия погоду в районе авиационного происшествия (при необходимости - по маршруту полета, на основных и запасных аэродромах);

з) недостатки в использовании средств РТО, связи и СТО, их работоспособность или отклонения в технических характеристиках, если они оказали влияние на качество УВД и обеспечение полетов;

и) анализ причин неправильных действий должностных лиц служб УВД и обеспечения полетов (если они имели место).

9. К отчету группы управления воздушным движением, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения прилагаются следующие материалы:

а) выписки из книжек руководителей полетами, диспетчерских книжек специалистов УВД (в случае если их действия оказали влияние на исход полета);

б) в случае если авиационное происшествие произошло в пределах аэродрома:

выписка из журнала состояния летного поля;

акт об осмотре летного поля и контрольном замере коэффициента сцепления сразу после авиационного происшествия;

справка о наличии и состоянии технических средств замера коэффициента сцепления и технической документации на них;

в) акт о внеочередном (контрольном) наблюдении за погодой сразу после авиационного происшествия;

г) сведения о фактической погоде по данным ближайших метеостанций и сообщениям экипажей других воздушных судов;

д) метеорологическая документация, которая использовалась при подготовке и консультации экипажа;

е) сведения о штормовых предупреждениях и оповещениях (если они были);

ж) справка о проверке служб управления воздушным движением и обеспечения полетов (при необходимости);

з) объяснительные записки специалистов УВД и служб обеспечения, копии протоколов их опроса (при необходимости);

и) справка о наличии или отсутствии запусков радиозондов, беспилотных средств, производстве стрельб и др. (при необходимости).

10. Группа авиационной медицины определяет психофизиологическое состояние, работоспособность членов экипажа (в необходимых случаях - и

специалистов служб обеспечения полетов), характер их действий при возникновении и развитии особой ситуации на основании оценки:

а) индивидуальных психологических особенностей членов экипажа, их общего физического развития, морально-психологического состояния за последний месяц (семейные и служебные конфликты, злоупотребление алкоголем, лекарственными и наркотическими веществами, курением и др.);

б) состояния здоровья членов экипажа (психологического и физического) накануне происшествия и в день вылета, данных ежеквартальных и ежегодных медицинских освидетельствований, а также историй болезней в медицинских учреждениях за последние 3 года, результатов предполетного медицинского контроля;

в) полноценности отдыха, сна и питания в течение 3 суток, предшествовавших авиационному происшествию;

г) своевременности использования отпусков, выходных дней, а также летной нагрузки накануне, в день происшествия, в течение последнего месяца и соответствия ее установленным нормам;

д) результатов токсикологического исследования на алкоголь, карбоксигемоглобин (карбоксимиоглобин) и в случае необходимости - на прочие токсичные вещества и лекарственные препараты;

е) эмоционального состояния членов экипажа в аварийном полете по данным радиообмена и специальных исследований биологического материала (биохимических, морфологических и др.), наличия стрессового состояния и его влияния на правильность и своевременность действий членов экипажа;

ж) данных медико-трассологических исследований (характер и локализация травм на теле, признаки позы и рабочих действий, особенности повреждений одежды и обуви и т.д.);

з) влияния конструктивных особенностей кабины воздушного судна, условий полета, средств защиты и спасения на состояние здоровья экипажа и условия его деятельности.

11. Группа авиационной медицины составляет отчет, который должен содержать (для каждого члена экипажа и специалиста службы обеспечения полетов):

а) результаты прохождения годовых и квартальных освидетельствований за последние 2 года (наличие отклонений, ограничений и т.п.) с учетом обращения в другие лечебные учреждения;

б) сведения об отстранении от полетов в результате предполетного медицинского контроля;

в) данные об индивидуальных физических и психофизиологических особенностях членов экипажа, в том числе о злоупотреблении алкоголем, лекарственными веществами и курением;

г) сведения о предшествующих заболеваниях и травмах;

д) краткую характеристику бытовых условий;

е) данные о своевременности использования отпусков и выходных дней, о полноценности отдыха, сна и питания за последние 3 суток;

ж) результаты патологоанатомических, токсикологических, биохимических, морфологических, медико-трассологических и других специальных исследований;

з) сведения о наличии стрессового состояния, внезапного заболевания в полете;

и) оценку возможности влияния состояния здоровья, психофизиологического состояния и индивидуальных особенностей на работоспособность и характер действий членов экипажа при возникновении и развитии особой ситуации;

к) схему расположения тел погибших членов экипажа;

л) перечень выявленных в медицинском обеспечении полета недостатков;

м) перечень выявленных в нормативной документации по медицинскому обеспечению полетов недостатков;

н) перечень недостатков конструкции воздушного судна, спецодежды, средств защиты и спасения, оказавших влияние на работоспособность экипажа или явившихся причиной полученных травм.

Группа авиационной медицины постоянно взаимодействует с медицинской группой административно-штабной подкомиссии.

12. К отчету группы авиационной медицины прилагаются следующие материалы:

а) акт о положении тел погибших членов экипажа;

б) справка об освидетельствовании членов экипажа на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения;

в) акты судебно-медицинских и других исследований тел погибших членов экипажа;

г) справка о режиме труда и отдыха членов экипажа.

В случае если авиационное происшествие связано с нарушением работоспособности членов экипажа в полете, к отчету прилагаются также:

медицинские книжки и контрольные карты членов экипажа;

медицинские характеристики на членов экипажа;

данные о налете за последние 3 месяца (отдельно за каждый месяц);

выписка из журнала предполетного медицинского контроля.

13. По результатам работы летной подкомиссии составляется отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делаются выводы о правильности действий экипажа и специалистов служб обеспечения полета, при наличии отклонений - об их причинах, а также вносятся рекомендации по устранению недостатков, выявленных в ходе расследования.

14. К отчету летной подкомиссии прилагаются:

а) отчеты рабочих групп, включенных в состав летной подкомиссии, с приложениями;

б) списки членов летной подкомиссии и ее рабочих групп.

15. Перечень обязательных сведений о членах экипажа воздушного судна, указываемых в отчете летной подкомиссии:

а) занимаемая должность;

б) фамилия, имя, отчество;

в) дата рождения;

г) класс;

д) общее образование;

е) специальное образование (когда и какие авиационные учебные заведения окончил);

ж) налет со времени окончания летного училища, налет на воздушном судне данного типа (общий и самостоятельный), общий налет на испытаниях авиационной техники;

з) при каком минимуме погоды допущен к полетам, дата последней проверки техники пилотирования в условиях, соответствующих присвоенному допуску;

и) авиационные происшествия в прошлом (когда, тип воздушного судна, причина, отстранялся ли от летной работы);

к) налет за последние 3 месяца, налет и количество полетов в день происшествия, были ли перерывы в полетах в течение последнего года на воздушном судне данного типа и их причины;

л) даты последних проверок техники пилотирования и навигации, кем проверялся, в каких метеоусловиях, характерные ошибки и оценки:

днем;

ночью;

по тому виду испытательных полетов, при котором имело место происшествие;

м) когда и в каком объеме проводилась подготовка к полету;

н) кто и когда проверял подготовку к полету;

о) отдых (условия, продолжительность, выходные дни, условия и продолжительность предполетного отдыха);

п) время нахождения на аэродроме перед вылетом;

р) регулярность прохождения квартальных медицинских осмотров, дата последнего ежегодного медицинского освидетельствования и заключение комиссии, кем и когда осуществлялся медицинский контроль за состоянием здоровья перед вылетом;

с) условия повседневного быта в месте постоянного базирования или при длительном отрыве от базы (жилье, питание, транспортное обеспечение и др.).

Приложение № 3

Инженерно-техническая подкомиссия

1. Основными задачами инженерно-технической подкомиссии являются:

определение состояния воздушного судна до и после авиационного происшествия;

изучение характера его эксплуатации, качества технического обслуживания и ремонта;

выявление возможных недостатков в конструкции, технологии изготовления и ремонта воздушного судна, установление наличия (или отсутствия) отказов авиационной техники и причин этих отказов;

проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказов авиационной техники.

2. Инженерно-техническая подкомиссия, как правило, состоит из следующих рабочих групп:

а) группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;

б) группа планера и систем;

в) группа силовых установок;

г) группа авиационного и радиоэлектронного оборудования.

В случае необходимости в инженерно-технической подкомиссии могут быть образованы и другие рабочие группы.

3. Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники устанавливает:

а) своевременность и полноту выполнения регламентных работ, проведения доработок, замены агрегатов и выполнения работ по замечаниям экипажа в процессе эксплуатации воздушного судна, потерпевшего бедствие;

б) полноту и качество последнего технического обслуживания по периодической и оперативной формам регламента, качество работ по устранению замечаний экипажа за предыдущий полет, методы и эффективность устранения дефектов (особенно в случае их повторения), причины повторяемости дефектов;

в) условия эксплуатации и хранения воздушного судна, потерпевшего бедствие;

г) уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава, обслуживающего данное воздушное судно;

д) полноту и качество контроля за обслуживанием воздушного судна со стороны руководящего инженерно-технического состава;

е) количество и качество заправленных горюче-смазочных материалов;

ж) наличие и состояние инструмента и технических средств, применяемых при обслуживании воздушного судна;

з) качество ведения технической документации на воздушное судно, наличие нормативных документов по технической эксплуатации авиационной техники и недостатки в этих документах;

и) повторные или опасные дефекты, выявленные в процессе эксплуатации воздушного судна.

4. Группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники изучает и анализирует:

а) формуляры самолета (вертолета), двигателей и их агрегатов, техническую документацию, документацию на обслуживание, ремонт воздушного судна, иную документацию, свидетельствующую о состоянии воздушного судна перед авиационным происшествием;

б) достоверность сведений, содержащихся в технической документации;

в) записи бортовых средств объективного контроля в последнем и предыдущих полетах, показания очевидцев авиационного происшествия;

г) документацию по расследованию авиационных происшествий, причины которых аналогичны причинам данного авиационного происшествия;

д) фактическое состояние организации и обеспечения технического обслуживания воздушного судна;

е) материалы и документы по организации подготовки инженерно-технического состава, эксплуатирующего авиационную технику.

5. По результатам работы группа анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники представляет отчет, который должен содержать:

а) данные о воздушном судне;

б) данные о техническом обслуживании и ремонте;

в) оценку профессиональной подготовки инженерно-технического персонала, непосредственно обслуживающего воздушное судно, с указанием всех нарушений, допущенных при подготовке и допуске к самостоятельной работе;

г) оценку организации и обеспечения технического обслуживания воздушного судна с указанием всех выявленных отклонений от требований нормативных документов по технической эксплуатации авиационной техники;

д) все выявленные при расследовании нарушения и недостатки, допущенные инженерно-техническим персоналом в процессе технического обслуживания воздушного судна;

е) оценку полноты и качества ремонта воздушного судна (на основании документации);

ж) количество и качество ГСМ, находящихся на борту воздушного судна перед полетом;

з) общую оценку качества технической эксплуатации воздушного судна.

Если при расследовании авиационного происшествия выявлены отказы систем и агрегатов воздушного судна, то приводится перечень всех имевших место ранее отказов и неисправностей этих систем и агрегатов с оценкой способов их устранения.

6. К отчету прилагаются следующие материалы:

а) документы на последнее техническое обслуживание воздушного судна;

б) документы по заправке воздушного судна ГСМ;

в) акты отбора проб ГСМ;

г) результаты анализов ГСМ (при необходимости специальных жидкостей и газов);

д) справка о результатах проверки качества технического обслуживания воздушного судна в организации, которой оно принадлежит (при необходимости);

е) справка о подготовке и допуске к работе специалистов инженерно-авиационной службы;

ж) объяснительные записки специалистов инженерно-авиационной службы и копии протоколов их опроса (при необходимости).

7. Рабочие группы планера и систем, силовых установок, авиационного и радиоэлектронного оборудования изучают состояние воздушного судна после происшествия в целях выявления возможных отказов и установления их причин или подтверждения работоспособности систем и агрегатов воздушного судна в процессе возникновения и развития особой ситуации.

8. Рабочие группы (с учетом специфики каждой):

а) изучают место авиационного происшествия, определяют пространственное положение воздушного судна и его конфигурацию в момент столкновения с земной поверхностью или препятствием;

б) осматривают элементы конструкции воздушного судна, производят поиск недостающих элементов конструкции (при необходимости совместно с группой по составлению схемы (кроки) места авиационного происшествия);

в) уточняют схему (кроки) места происшествия;

г) изучают состояние элементов конструкции, систем и агрегатов воздушного судна, выявляют признаки их отказов;

д) проводят доступные на месте исследования и испытания систем и агрегатов воздушного судна, отбирают элементы его конструкции для отправки на лабораторные исследования;

е) оформляют документацию на отправляемые для исследования элементы конструкции воздушного судна (с разрешения председателя комиссии по расследованию);

ж) отбирают пробы ГСМ для анализа, отправляют их на исследование и анализируют полученные результаты;

з) описывают и фотографируют системы и агрегаты воздушного судна с указанием характерных особенностей;

и) изучают результаты расшифровки записей средств объективного контроля, показания членов экипажа, очевидцев авиационного происшествия, техническую документацию по эксплуатации воздушного судна;

к) принимают при необходимости участие в опросе членов экипажа и очевидцев авиационного происшествия;

л) выполняют при необходимости натурную выкладку элементов конструкции воздушного судна;

м) обобщают и анализируют результаты исследований элементов конструкции воздушного судна, в том числе проведенных по аналогичным случаям ранее;

н) производят поиск и изъятие бортовых средств объективного контроля и радиоактивных датчиков;

о) устанавливают наличие, причины и последствия пожара или взрыва, дают оценку работе систем пожаротушения.

9. По результатам работы группы планера и систем, силовых установок, авиационного и радиоэлектронного оборудования представляют отчеты, которые должны содержать:

а) подробное описание состояния элементов конструкции воздушного судна, систем и агрегатов с указанием признаков, характеризующих их отказы или работоспособность;

б) описание характера и последовательности разрушения воздушного судна;

в) результаты исследований и экспериментов по определению работоспособности или причин отказов систем и агрегатов воздушного судна, проводившихся как на месте происшествия, так и в лабораторных условиях;

г) описание признаков пожара, места и времени его возникновения;

д) анализ записей средств объективного контроля;

е) анализ полученных результатов исследований и экспериментов с приведением доказательств работоспособности систем и агрегатов воздушного судна или наличия отказов.

Приводятся режимы работы двигателей, важнейших систем и агрегатов, положение органов управления, механизации и шасси в момент авиационного происшествия. При наличии отказов систем указываются время и характер отказов, их последовательность, взаимосвязь и причины.

10. К отчетам прилагаются:

а) фотографии элементов конструкции воздушного судна с пояснениями;

б) акты, протоколы осмотра, проверки, разборки, исследования агрегатов и систем воздушного судна;

в) отчеты о результатах исследования элементов конструкции воздушного судна, его систем и агрегатов.

К отчету рабочей группы авиационного и радиоэлектронного оборудования, кроме того, прилагаются:

акты об обнаружении и изъятии бортовых средств объективного контроля;

акт об обнаружении и передаче радиоактивных устройств воздушного судна (оформляется в установленном порядке).

11. Инженерно-техническая подкомиссия по результатам работы рабочих групп представляет отчет, в котором на основании обобщения и анализа материалов рабочих групп делает выводы о работоспособности систем и агрегатов воздушного судна, а при наличии отказов - об их последовательности, взаимосвязи и причинах, а также дает оценку организации и качеству технического обслуживания и ремонта воздушного судна.

12. В отчете указываются сведения о воздушном судне, двигателе (двигателях), технической эксплуатации:

1) сведения о воздушном судне:

тип, государственный учетный и заводской номера;

принадлежность;

завод-изготовитель и дата выпуска;

ресурсы и сроки службы: гарантийные и назначенные (общий, до первого ремонта, межремонтный);

наработка с начала эксплуатации (часы, минуты, количество посадок);

количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, количество посадок);

сведения о летной годности (наличие, номер и срок действия свидетельства о государственном учете, дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство);

2) сведения о каждом двигателе:

тип, заводской номер;

завод-изготовитель и дата выпуска;

ресурсы и сроки службы: гарантийные и назначенные (общий, до первого ремонта, межремонтный);

наработка с начала эксплуатации (часы, минуты, циклы);

количество ремонтов, дата и место последнего ремонта, наработка после последнего ремонта (часы, минуты, циклы);

дата установки на самолет (вертолет), каким предприятием установлен.

Для вертолетов аналогичные сведения указываются и о главном редукторе.

При необходимости указываются аналогичные сведения об отказавших агрегатах систем планера и силовых установок;

3) сведения о технической эксплуатации:

дата, место и форма последнего технического обслуживания;

состав бригады, выполнявшей обслуживание, фамилия руководителя бригады, лица, контролировавшего выполнение работ;

наработка после последнего технического обслуживания;

перечень отказов и неисправностей, устранявшихся при последнем техническом обслуживании, которые могут быть связаны с причиной происшествия, с указанием методов устранения;

перечень отказов и неисправностей за период эксплуатации после последнего ремонта с указанием дат и методов их устранения;

перечень бюллетеней авиационной промышленности, не выполненных при эксплуатации и при ремонте воздушного судна, и причины невыполнения.

13. К отчету инженерно-технической подкомиссии прилагаются:

а) списки членов подкомиссии и ее рабочих групп;

б) отчеты рабочих групп, входящих в состав подкомиссии;

в) акты об обнаружении и изъятии бортовых средств объективного контроля.

АКТ

об обнаружении и изъятии бортовых средств объективного контроля

Комиссия в составе:

_____

(должность, ф.и.о.)

_____

_____

при расследовании авиационного происшествия с самолетом (вертолетом) _____

(тип, государственный учетный и заводской номера)

обнаружила на месте происшествия контейнер (элементы его конструкции) бортового самописца (магнитофона) _____

(тип бортового самописца, магнитофона).

Состояние бортового самописца (магнитофона) _____

_____

(указываются повреждения, заводской номер, номера пломб, если они имеются)

Контейнер (носитель информации) бортового самописца (магнитофона) изъят с места происшествия, опломбирован печатью с оттиском и передан в _____

Контейнер бортового самописца сдали:

_____

(должность, подписи, ф.и.о.)

_____

(дата)

Контейнер бортового самописца принял:

_____

(должность, подписи, ф.и.о.)

_____

(дата)

_____

Приложение № 4

Группа по составлению схемы (кроки) места авиационного происшествия

1. Группа по составлению схемы (кроки) места авиационного происшествия:

а) определяет координаты места авиационного происшествия, его местоположение относительно ближайших географических пунктов, высоту над уровнем моря, характеристики местности;

б) устанавливает место первого касания воздушного судна о земную поверхность или препятствие, зону разброса элементов конструкции;

в) проводит маркировку элементов конструкции и привязку их расположения на местности;

г) проводит осмотр, фиксацию и анализ следов, оставленных на местности при падении воздушного судна;

д) выполняет фотографирование места авиационного происшествия и характерных следов на местности;

е) составляет при необходимости разрез профиля местности по направлению полета воздушного судна;

ж) определяет положение воздушного судна в пространстве и направление его движения (магнитный курс, углы крена и наклона траектории) в момент столкновения с земной поверхностью или препятствием.

2. Результаты работы группы оформляются в виде схемы места авиационного происшествия, на которой обозначаются:

а) координаты места авиационного происшествия, расположение его относительно ближайших географических пунктов, высота над уровнем моря;

б) характерные следы, оставленные воздушным судном при столкновении с земной поверхностью или препятствием;

в) расположение обломков воздушного судна на местности, их перечень с указанием координат в выбранной системе отсчета;

г) расположение следов пожара на земле, следов топлива, масла и т.п.;

д) параметры, определяющие положение воздушного судна в пространстве и его направление движения в момент столкновения с земной поверхностью или препятствием;

е) искусственные и естественные препятствия в районе происшествия с указанием их конфигурации и высоты;

ж) сооружения летного поля (ВПП, РД, ограждения и т.п.), если происшествие произошло на аэродроме;

з) профиль и характер местности по направлению движения воздушного судна (при необходимости);

и) другие признаки, свидетельствующие о характере столкновения воздушного судна с земной поверхностью или препятствием и о степени его разрушения.

К схеме прилагаются общие фотографии места авиационного происшествия с указанием точки и направления фотографирования.

Приложение № 5

Группа опроса

1. Группа опроса:

а) по согласованию с органами внутренних дел и органами прокуратуры выявляет очевидцев авиационного происшествия;

б) по согласованию с органами прокуратуры проводит опрос должностных лиц и очевидцев авиационного происшествия (при необходимости с применением магнитофонной записи), который оформляется протоколом, где указываются время и место опроса, должность лица, производящего опрос, анкетные данные опрашиваемых лиц;

в) обобщает и анализирует результаты опроса;

г) составляет схему расположения очевидцев в момент авиационного происшествия (в случае необходимости на схеме указывается на основании показаний очевидцев траектория полета воздушного судна).

2. По результатам работы группа опроса составляет отчет, который должен содержать:

а) список выявленных и опрошенных лиц;

б) анализ показаний опрошенных лиц и данные, вытекающие из обобщения их показаний.

3. К отчету группы опроса прилагаются:

а) протоколы опроса должностных лиц и очевидцев по прилагаемой форме;

б) схема расположения очевидцев авиационного происшествия.

Протокол опроса

_____ _____
(место опроса) (дата)

Мы, нижеподписавшиеся _____,
(ф.и.о. членов группы опроса)

в присутствии представителя прокуратуры (ФСБ России, МВД России)

_____
(должность, ф.и.о.)

опросили:

1. Фамилия, имя, отчество _____

2. Год и место рождения _____

3. Место работы, должность, телефон (рабочий или домашний)

_____

4. Место жительства _____

Опрос начат в _____ ч _____ мин

Сведения о применении звукозаписи:_____

Вопрос:_____
Ответ:_____
Вопрос:_____
Ответ:_____

Опрос окончен в _____ ч _____ мин

Записано с моих слов правильно, мне прочитано (мною прочитано)

_____
(подпись опрошенного лица, ф.и.о.)

Руководитель группы опроса _____
(подпись, ф.и.о.)

В опросе участвовали: _____
(подпись, ф.и.о.)

_____
(подпись, ф.и.о.)

_____

Приложение № 6

Группа поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Группа поисковых и аварийно-спасательных работ выполняет необходимые мероприятия по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ, для чего в процессе работы комиссии по расследованию фиксирует и оценивает:

а) время получения руководителем организации экспериментальной авиации сообщения о бедствии, время и порядок объявления тревоги, оповещения поисковых экипажей, аварийно-спасательных команд и сил федеральных органов исполнительной власти, участвующих в поисковых и аварийно-спасательных работах;

б) время вылета поисковых воздушных судов и выхода поисковых и аварийно-спасательных команд, их состав, порядок ведения поиска;

в) время начала поиска, обнаружения места происшествия, прибытия на место АСК, начала проведения и окончания аварийно-спасательных работ;

г) время выставления оцепления и охраны места происшествия;

д) численность личного состава, характер и количество технических средств, применявшихся при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

е) эффективность и правильность действий членов экипажей поисковых воздушных судов и АСК при выполнении поисковых и аварийно-спасательных работ;

ж) общее состояние поисково-спасательной службы в организации экспериментальной авиации.

2. По результатам работы группа поисковых и аварийно-спасательных работ составляет отчет, который должен содержать:

а) подробное описание действий членов экипажей поисковых воздушных судов, поисковых и аварийно-спасательных команд, должностных лиц с момента получения сообщения о бедствии до окончания аварийно-спасательных работ;

б) оценку правильности определения первоначального района поиска и его последующего уточнения;

в) оценку соответствия организации и проведения поисковых работ требованиям нормативных документов;

г) перечень сил и средств, привлеченных к поисковым и аварийно-спасательным работам, с указанием времени прибытия на место происшествия и оценкой эффективности их действий;

д) время, в течение которого были эвакуированы члены экипажа и служебные пассажиры, эффективность тушения пожара (время его локализации и ликвидации);

е) данные об оцеплении и охране места происшествия.

3. К отчету прилагаются следующие документы:

а) справка о силах и средствах, задействованных при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

б) справка о списочном составе и состоянии подготовки пожарных расчетов, а при необходимости и других расчетов АСК;

в) выписка из записей наземных магнитофонов с информацией, касающейся аварийно-спасательной службы.

Приложение № 7

Группа расчета и анализа

1. Группа расчета и анализа:

а) осуществляет сбор, обработку, восстановление и анализ полетной информации, накопленной бортовыми средствами объективного контроля;

б) в процессе работы комиссии по расследованию обобщает и анализирует информацию, получаемую рабочими группами подкомиссий, участвует в разработке предложений по основным направлениям работы комиссии по расследованию;

в) разрабатывает при необходимости программы проведения экспериментов, облетов (с привлечением специалистов рабочих групп подкомиссий);

г) изучает при необходимости материалы летных испытаний и опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

д) составляет расширенный анализ развития особой ситуации, приведшей к авиационному происшествию, на основе которого готовится проект акта комиссии по расследованию авиационного происшествия, заключение и рекомендации.

2. В процессе сбора и обработки информации, восстановления параметров и данных, не регистрируемых или неудовлетворительно зарегистрированных бортовыми средствами объективного контроля, группа расчета и анализа:

а) проводит расшифровку и анализ записей бортовых средств объективного контроля, наземных магнитофонов (совместно с группой УВД), фоторегистраторов с синхронизацией их по времени;

б) выполняет расчеты недостающих параметров;

в) выполняет аэродинамические расчеты с оценкой летных характеристик, характеристик устойчивости и управляемости потерпевшего бедствие воздушного судна;

г) определяет путем проведения соответствующих расчетов массу и центровку воздушного судна в момент авиационного происшествия;

д) строит схему траектории полета на участке возникновения и развития особой ситуации с нанесением на нее записей бортовых и наземных магнитофонов;

е) по записям средств объективного контроля выявляет отклонения в пилотировании воздушного судна и в работе авиационной техники.

3. По результатам обработки и анализа полетной информации группа расчета и анализа составляет отчет, который должен содержать:

а) подробное описание параметров полета воздушного судна непосредственно перед и в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом всех характерных участков записи бортовых средств объективного контроля, а при необходимости - и других этапов полета, предыдущих полетов;

б) информацию обо всех отклонениях от нормы в навигации и пилотировании воздушного судна, в работе его систем и оборудования, которые выявлены по записям бортовых средств объективного контроля, а также анализ причин этих отклонений;

в) информацию обо всех выявленных при анализе полетной информации отклонениях от характеристик воздушного судна данного типа, зафиксированных при летных испытаниях, а также причины этих отклонений.

4. К отчету прилагаются:

а) графики записей бортовых средств объективного контроля;

б) выписка из записей бортовых и наземных магнитофонов с хронометражем;

в) результаты расчетов и моделирования динамики движения воздушного судна;

г) фотоснимки с экранов посадочных радиолокаторов с их расшифровкой;

д) сведения о радиолокационной проводке воздушного судна органами, осуществляющими контроль воздушного пространства (схемы, кальки);

е) при необходимости - схемы траектории полета воздушного судна в плане и в вертикальной плоскости с "привязкой" к местности и нанесенными на них записями бортовых и наземных магнитофонов, а также фиксацией моментов возникновения выявленных отказов или разовых команд.

Приложение № 8

Рассмотрен на заседании комиссии
« » _____ 20 ____ г.
Протокол № _____

О Т Ч Е Т

летной подкомиссии

_____
(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) _____
(тип, государственный учетный и заводской

_____ _____
номера, принадлежность) (дата и место авиационного происшествия)

I. Основные работы, проделанные подкомиссией

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов. Например:

изучена подготовка экипажа к данному полету и уровень организации летной работы в подразделении (отчет летной группы прилагается);

проведена расшифровка записей бортовых средств объективного контроля (отчетные материалы прилагаются) и т.д.

II. Анализ

В настоящем разделе, являющемся основным в отчете подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о правильности действий экипажа, специалистов служб обеспечения полетов, причинах имеющихся отклонений и нарушений, обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии и другими подкомиссиями (если это необходимо).

В разделе должна содержаться следующая информация:

1) состав экипажа, характер выполняемого задания, краткая характеристика уровня профессиональной подготовки членов экипажа, его соответствие установленным требованиям с указанием всех отклонений, оказавших влияние на правильность действий в полете, наличие и обоснованность допуска к выполнению данного вида авиационной деятельности (если при расследовании авиационного происшествия выявлены недостатки в деятельности служб обеспечения полета, оказавшие влияние на его исход, то аналогичные данные приводятся о персонале этих служб);

2) описание подготовки к полету с указанием всех выявленных отклонений от установленных требований, допущенных экипажем, персоналом служб обеспечения и другими должностными лицами, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации;

3) оценка метеорологических условий (простые, сложные), состояние аэродрома, обоснованность принятия решения о вылете и посадке;

4) краткое описание полета до начала развития особой ситуации с указанием его особенностей (отклонений);

5) подробное хронологическое описание возникновения и развития особой ситуации, описание действий экипажа и персонала служб обеспечения с оценкой правильности этих действий, указание всех отклонений, оказавших влияние на исход полета;

6) анализ и обоснование причин неправильных действий экипажа и персонала служб обеспечения.

В ходе анализа приводится вся информация, необходимая для понимания и обоснования причин авиационного происшествия.

III. Выводы

В разделе в краткой форме приводятся следующие данные:

1) уровень профессиональной подготовки членов экипажа, соответствие их квалификации выполняемому заданию, недостатки в подготовке экипажа и порядке допуска его к полетам;

2) уровень профессиональной подготовки персонала служб УВД и обеспечения полетов, ее соответствие установленным требованиям;

3) оценка действий экипажа при выполнении полета, в том числе в процессе возникновения и развития особой ситуации, с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета;

4) выводы подкомиссии о причинах неправильных действий экипажа;

5) оценка действий персонала служб УВД и обеспечения полетов с указанием всех допущенных отклонений, оказавших влияние на исход полета;

6) выводы подкомиссии о причинах неправильных действий персонала служб УВД и обеспечения полетов;

7) общая оценка организации летной работы, организации и оснащенности служб УВД, метеорологического, аэродромного и других видов обеспечения.

IV. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, служб обеспечения и управления полетом, в организационных и эксплуатационных документах, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

V. Рекомендации

Приводятся рекомендации летной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии _____

(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: _____

(подписи, ф.и.о.)

Приложение № 9

Рассмотрен на заседании комиссии
« » _____20 ____г.
Протокол № _____

ОТЧЕТ
инженерно-технической подкомиссии

_____
(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) _____
(тип, государственный учетный и заводской номера, принадлежность)

_____
(дата и место происшествия)

I. Основные работы, проделанные подкомиссией

Приводится полный перечень основных работ, выполненных подкомиссией (с указанием прилагаемых отчетных документов). Например:

проведена натурная выкладка элементов конструкции (отчет, схемы и фотографии прилагаются);

проведен эксперимент по имитации рассоединения проводки управления с записью параметров на бортовом устройстве регистрации (протокол с осциллограммами прилагается);

проведен анализ записей бортовых средств объективного контроля и т.п.

II. Основные сведения о воздушном судне

Самолет (вертолет) _____
(тип, государственный учетный и заводской номера)

принадлежит _____,
(наименование организации - владельца воздушного судна)

выполнял полет в организации_____ ,
(наименование организации)

выпущен _____
(наименование предприятия, дата выпуска)

и налетал с начала эксплуатации _____часов _____минут.
После последнего ремонта налетал _____ часов _____ минут, произвел _____ посадок. Последний ремонт проведен

_____
(наименование предприятия, дата ремонта)

Имеет следующие назначенные ресурсы и сроки службы:
общий (до списания) _____ час.,_____ посадок, _____ лет;
до первого ремонта _____ час., _____ посадок в течение _____ лет;
межремонтный _____ час., _____ посадок в течение _____ лет.

Имеет свидетельство о государственном учете № _____,
выданное _____,
(дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство)
действительное по _____
(дата окончания срока действия свидетельства)

(При необходимости приводятся аналогичные данные по каждому отказавшему двигателю (агрегату).

На самолете (вертолете) в организации _____ выполнено техническое обслуживание (регламентные работы) _____

_____ ,
(наименование последнего выполненного вида технического обслуживания, дата)
после чего самолет (вертолет) налетал _____час._____ мин. и произвел _____посадок.

Перед последним вылетом _____ самолет (вертолет)
(дата)
прошел подготовку к полету в _____.
(наименование организации)

III. Описание места авиационного происшествия

1. Приводится описание места авиационного происшествия. Указывается место первого касания воздушного судна о землю или препятствия, размеры и направление зоны разброса фрагментов воздушного судна, наличие и расположение зоны наземного пожара. Приводится краткое описание расположения основных элементов конструкции.

2. Описывается характер столкновения воздушного судна с землей или препятствиями, общий характер разрушения конструкции. С использованием этих данных, а также анализа записей бортовых средств объективного контроля определяется положение воздушного судна в пространстве в момент столкновения с землей или препятствиями. Указывается конфигурация воздушного судна в момент происшествия.

IV. Анализ

В настоящем разделе, являющемся основным в отчете инженерно-технической подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о работоспособности авиационной техники, о наличии и причинах отказов, качестве технической эксплуатации воздушного судна, обобщаются результаты, полученные рабочими группами подкомиссии (при необходимости с использованием данных других подкомиссий).

Раздел должен включать следующую информацию:

1) краткое описание подготовки воздушного судна к полету (включая последние виды технического обслуживания и подготовки к полету) с указанием всех допущенных при этом недостатков и нарушений, которые оказали влияние на работоспособность авиационной техники;

2) краткое описание работы авиационной техники во время полета до начала развития особой ситуации с указанием всех особенностей и отклонений;

3) подробное описание работы авиационной техники в процессе возникновения и развития особой ситуации с анализом последовательности и взаимосвязи и причин отказов (если они имели место);

4) подробный анализ работоспособности авиационной техники по основным функциональным системам (планер, система управления, топливная система, гидравлическая система, система кондиционирования и жизнеобеспечения, противообледенительная система, силовые установки, авиационное и радиоэлектронное оборудование, система вынужденного покидания).

В случае отсутствия отказов приводятся доказательства работоспособности каждой функциональной системы, при выявлении отказов приводится подробный анализ их причин. В случае если авиационное происшествие связано с возникновением пожара, приводятся анализ причин его возникновения, описание места возникновения и характерные признаки пожара.

Если в ходе работы подкомиссии установлено, что отказы были вызваны недостатками в техническом обслуживании (ремонте) воздушного судна, то приводится описание этих недостатков, а при необходимости - данные о специалистах, осуществлявших ремонт или обслуживание воздушного судна и его подготовку к полету.

V. Выводы

Дается краткая оценка работоспособности авиационной техники в последнем полете. При наличии отказов указываются их причины, последовательность возникновения и взаимосвязь.

Дается краткая оценка качества технического обслуживания и ремонта воздушного судна.

VI. Состояние воздушного судна

Дается краткое описание состояния функциональных систем воздушного судна после авиационного происшествия.

VII. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки в конструировании, производстве, ремонте и техническом обслуживании воздушного судна, подготовке персонала соответствующих служб, выявленные в ходе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

VIII. Рекомендации

Приводятся рекомендации инженерно-технической подкомиссии (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии _____
(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: _____
(подписи, ф.и.о.)

Приложение № 10

Рассмотрен на заседании комиссии
« » _____ 20____ г.
Протокол № _____

ОТЧЕТ
административной подкомиссии

_____
(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) _____
(тип, государственный учетный и заводской номера, принадлежность)

_____
(дата и место происшествия)

I. Основные работы, проделанные подкомиссией

Приводится полный перечень основных работ, выполненных административной подкомиссией, с указанием прилагаемых отчетных документов.

II. Анализ

В настоящем разделе, являющемся основным в отчете административной подкомиссии, излагаются возможно более полные обоснования выводов о правильности действий должностных лиц и членов экипажа по организации и выполнению перевозки служебных пассажиров и грузов (приводится вся информация, необходимая для понимания и обоснования выводов).

Если в состав административной подкомиссии входит группа поисковых и аварийно-спасательных работ, то дополнительно приводится подробное описание действий поисковой и аварийно-спасательной служб и оценка эффективности поисковых и аварийно-спасательных работ с указанием выявленных недостатков.

Раздел должен включать следующую информацию:

а) количество служебных пассажиров на борту воздушного судна с указанием, какие последствия для них имело авиационное происшествие;

б) общее количество груза на борту воздушного судна, его соответствие перевозочным документам и состояние после авиационного происшествия;

в) соответствие количества груза, его размещения и крепления нормам загрузки и центровки;

г) наличие и характер опасного груза на борту воздушного судна;

д) отклонения от норм загрузки и центровки, наличие неоформленных служебных пассажиров, опасного груза (подробно описываются приведшие к этому обстоятельства и действия должностных лиц);

е) описание особенностей конструкции воздушного судна, средств и способов спасения, условий полета, оказавших негативное воздействие на выживаемость экипажа и служебных пассажиров или явившихся причинами их травмирования или гибели;

ж) оценка ущерба от авиационного происшествия.

III. Выводы

Даются краткие выводы о:

1) правильности действий должностных лиц и членов экипажа по организации и выполнению перевозки служебных пассажиров и груза;

2) причинах травмирования или гибели людей, влиянии на их выживаемость особенностей конструкции воздушного судна, средств и способов спасения, условий полета;

3) эффективности поисково-спасательных работ (если в состав административной подкомиссии входит группа поисковых и аварийно-спасательных работ).

IV. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки в организации и выполнении перевозки служебных пассажиров и грузов и действиях должностных лиц и членов экипажа, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом. Если в состав административной подкомиссии входит группа поисково-спасательных работ, то также указываются недостатки в работе поисковой и аварийно-спасательной служб.

V. Рекомендации

Приводятся рекомендации административной подкомиссии (без указания исполнителей и сроков исполнения), направленные на устранение выявленных недостатков, в том числе:

а) рекомендации, направленные на устранение недостатков, оказавших влияние на исход полета;

б) рекомендации, направленные на устранение недостатков, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но влияют на безопасность полетов в целом.

Председатель подкомиссии _____
(подпись, ф.и.о.)

Члены подкомиссии: _____
(подпись, ф.и.о.)

Примечание.

К отчету административной подкомиссии прилагаются:

а) отчеты рабочих групп, входящих в состав административной подкомиссии;

б) списки членов административной подкомиссии и ее рабочих групп.

Приложение № 11

Экз. №_____

"УТВЕРЖДАЮ"

_____

(должность, инициалы и фамилия
должностного лица, утверждающего акт
расследования авиационного происшествия)

"____" _____ 20___ г.

АКТ РАССЛЕДОВАНИЯ
авиационного происшествия

_____

(вид авиационного происшествия)

с самолетом (вертолетом) _____ ,
(тип, государственный учетный и заводской номера, принадлежность)

происшедшего _____
(дата и место авиационного происшествия)

Дается краткое изложение обстоятельств авиационного происшествия. Указываются состав комиссии по расследованию, представители, участвовавшие в расследовании.

I. Общие сведения

1. Излагаются следующие данные:

а) дата происшествия, тип воздушного судна, опознавательный номер, принадлежность воздушного судна и экипажа;

б) характер задания, количество членов экипажа и служебных пассажиров на борту, количество груза и его характеристика;

в) аэродром взлета, время вылета (местное и московское), намеченный пункт посадки;

г) этап полета, на котором произошло происшествие, время (местное и московское), время суток (день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);

д) место происшествия относительно легко определяемого географического пункта (широта, долгота), его высота над уровнем моря, краткая характеристика местности.

2. Сведения о телесных повреждениях:

Степень тяжести телесных повреждений	Члены экипажа (Ф.И.О.)	Служебные пассажиры (Ф.И.О.)	Прочие лица (Ф.И.О.)

3. Сведения о повреждении воздушного судна.

Дается краткое описание повреждения, полученного воздушным судном во время авиационного происшествия (разрушено, существенно повреждено, незначительно повреждено, не повреждено).

4. Сведения о прочих повреждениях.

Дается краткое описание повреждений, причиненных другим объектам, помимо воздушного судна.

5. Сведения о членах экипажа:

а) должность;

б) фамилия, имя, отчество;

в) дата рождения;

г) класс;

д) образование (наименование учебных заведений и годы их окончания);

е) метеоминимум (для командиров воздушного судна);

ж) общий налет, налет на испытания авиационной техники, налет на данном типе воздушного судна;

з) наличие авиационных происшествий и инцидентов в прошлом (если имели место, указать, когда и по какой причине);

и) наличие обязательных проверок профессиональных навыков и даты их выполнения;

к) дата последнего медицинского освидетельствования и его заключение;

л) время прохождения медицинского контроля перед полетом и его результат;

м) информация о времени работы в день авиационного происшествия (в полете и общее рабочее время).

Дается краткая оценка профессиональной подготовки экипажа.

6. Сведения о персонале служб УВД и обеспечения полетов (приводятся в случае, когда авиационное происшествие связано с неправильными действиями этих служб):

а) должность;

б) фамилия, имя, отчество;

в) дата рождения;

г) образование (наименование учебных заведений и годы их окончания);

д) время работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация;

е) наличие нарушений, неправильных действий в прошлом;

ж) прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство;

з) последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Дается краткая оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

7. Сведения о воздушном судне:

а) тип, государственный учетный номер, заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;

б) документ, разрешающий полеты данного типа воздушного судна;

в) ресурс и срок службы;

г) налет с начала эксплуатации, количество посадок;

д) количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;

е) виды последнего технического обслуживания;

ж) количество и тип ГСМ, их кондиционность;

з) наличие (или отсутствие) замечаний экипажа по подготовке авиатехники к последнему полету и ее работе, отказы и повреждения, известные до полета и во время полета, если они имеют отношение к авиационному происшествию;

и) сведения о массе и центровке воздушного судна, допустимые пределы их изменения;

к) сведения о технической эксплуатации воздушного судна.

Если происшествие связано с нарушением работы двигателей либо других агрегатов, то и по этим двигателям (агрегатам) указываются:

а) тип, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска;

б) ресурс и срок службы;

в) наработка с начала эксплуатации и после последнего ремонта, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта.

8. Сведения о перевозимом грузе:

№ п/п	Наименование груза	Масса груза	Основание для перевозки груза

9. Метеорологическая информация.

Указывается прогнозируемая и фактическая погода на месте авиационного происшествия:

а) условия естественного освещения во время происшествия;

б) видимость горизонтальная и вертикальная;

в) облачность;

г) наличие осадков;

д) направление и скорость ветра;

е) температура воздуха и атмосферное давление;

ж) наличие опасных метеоусловий (явлений).

Дается краткая оценка метеорологического обеспечения полета, наличие метеоинформации у экипажа.

10. Сведения о средствах связи, навигации, посадки и УВД.

Указываются данные об их наличии, исправности и порядке использования.

Дается краткая оценка их технической эксплуатации и соответствия требованиям нормативных документов.

11. Сведения об аэродроме (если авиационное происшествие произошло в его пределах).

Приводятся данные о классе аэродрома, характеристиках ВПП, наличии и расположении препятствий в районе аэродрома, а также краткая оценка технического состояния аэродрома.

12. Сведения о средствах объективного контроля.

Указываются типы бортовых СОК, установленных на воздушном судне, их состояние после обнаружения и полученные с их помощью данные.

13. Сведения о состоянии воздушного судна и расположения его фрагментов на месте авиационного происшествия.

Даются общие сведения о месте происшествия и характере разброса элементов конструкции. Прилагается схема (кроки) места происшествия и ее описание.

14. Медицинские сведения и результаты патологоанатомических исследований.

Дается краткое описание результатов проведенных исследований.

15. Сведения о состоянии членов экипажа и других лиц при авиационном происшествии.

Дается краткое описание местонахождения членов экипажа и других лиц и полученных ими телесных повреждений.

Приводится информация о:

а) силах и перегрузках, действовавших на людей, находившихся на борту воздушного судна и при вынужденном покидании (катапультировании);

б) связи полученных телесных повреждений с особенностями конструкции кресел, элементов конструкции воздушного судна, особенностями их разрушения, со вдыханием дыма и продуктов горения, разгерметизацией кабины, вынужденным покиданием (катапультированием).

16. Сведения о действиях поисковых аварийно-спасательных и пожарных команд:

Указывается:

а) время обнаружения места авиационного происшествия;

б) время прибытия аварийно-спасательной команды на место авиационного происшествия и ее состав;

в) время эвакуации членов экипажа и других лиц, пострадавших при авиационном происшествии;

г) причины возникновения пожара и его характер;

д) время, затраченное на его ликвидацию.

Дается оценка эффективности действий поисковой, аварийно-спасательной служб и пожарных команд.

17. Краткое описание результатов испытаний и специальных исследований.

18. Информация об административной деятельности организаций, имеющих отношение к происшествию.

19. Информация об организации, использующей экспериментальное воздушное судно:

а) организационно-правовой статус;

б) структура и функции;

в) наличие нормативных документов в организации.

20. Дополнительная информация.

Приводится любая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах происшествия и не отраженная в предыдущих разделах акта. При необходимости делаются точные ссылки на другие материалы расследования.

21. В случае использования в ходе расследования каких-либо новых методов исследования излагается их существо и указываются результаты, а также краткое обоснование причин их использования.

II. Анализ причин авиационного происшествия

1. В настоящем разделе, являющемся основным в акте расследования, излагаются все обоснования заключения о причинах авиационного происшествия.

Раздел должен содержать:

а) хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации, с указанием причинно-следственных связей между ними;

б) анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиационной техники, отклонений от норм ее проектирования, изготовления и эксплуатации, недостатков в подготовке и обеспечении полета, в нормативных документах и т.п. с определением степени влияния этих отклонений на возникновение и развитие особой ситуации, исход полета и обоснованием необходимости разработки мероприятий по их устранению.

2. Приводятся факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия авиационного происшествия.

3. Вся информация, необходимая для понимания причин авиационного происшествия и обоснования заключения по нему, включается в текст анализа. При необходимости даются точные ссылки на другие материалы расследования.

III. Заключение

Излагаются причины авиационного происшествия с указанием факторов, способствовавших его возникновению. Формулировка причин должна исключать двусмысленное их понимание.

IV. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, в проектировании, изготовлении и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки в нормативных документах, выявленные в процессе расследования авиационного происшествия, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

V. Рекомендации по повышению безопасности полетов

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании авиационного происшествия недостатков.

Председатель комиссии_____
(подпись, ф.и.о.)

Заместитель председателя комиссии_____
(подпись, ф.и.о.)

Члены комиссии:_____
(подпись, ф.и.о.)

Приложение № 12

ДЕЛО РАССЛЕДОВАНИЯ

_____ с самолетом (вертолетом)_____
(вид авиационного происшествия) (тип)

_____
(государственный учетный и заводской номера)

пилотируемым_____
(квалификация, фамилия, инициалы командира воздушного судна)

произошедшего_____
(дата и место авиационного происшествия)

Расследование проведено комиссией, назначенной приказом

_____от_____№_____
(должность лица, назначившего комиссию) (дата)

в составе:

председателя_____
(должность, фамилия, инициалы)

заместителя председателя_____
(должность, фамилия, инициалы)

членов комиссии_____
(должность, фамилия, инициалы)

Сроки работы комиссии:

начало _____
(дата прибытия комиссии на место расследования)

окончание_____
(дата подписания акта расследования)

В расследовании принимали участие представители:

(перечисляются специалисты федеральных органов исполнительной власти, научно-исследовательских организаций и предприятий с указанием должности, фамилии и инициалов)

Дело расследования авиационного происшествия включает в себя:

1) акт расследования авиационного происшествия;

2) приказ о назначении комиссии по расследованию;

3) отчеты подкомиссий с приложениями;

4) отчеты рабочих групп, не входящих в состав подкомиссий, с приложениями;

5) отчеты о специальных исследованиях;

6) заключения экспертов;

7) результаты обработки записей бортовых средств объективного контроля с градуировочными характеристиками датчиков;

8) протоколы радиообмена экипажа с диспетчерскими службами (руководителем полетов) и переговоров членов экипажа между собой;

9) фотоснимки радиолокационной проводки воздушного судна и экрана посадочного радиолокатора;

10) копию кальки проводки воздушного судна;

11) схему (кроки) места авиационного происшествия;

12) объяснительные записки (протоколы опроса) членов экипажа, лиц, проводивших подготовку экипажа и воздушного судна к полету, и очевидцев авиационного происшествия;

13) описание траектории полета воздушного судна с момента возникновения особой ситуации до окончания полета;

14) модель возникновения и развития особой ситуации;

15) протоколы заседаний комиссии;

16) особые мнения членов комиссии (если они имеются);

17) письменный доклад о результатах расследования авиационного происшествия;

18) служебную информацию;

19) другие материалы, собранные в процессе расследования;

20) опись материалов расследования.

Все материалы пронумеровываются, брошюруются в папку и скрепляются печатью.

Приложение № 13

ЖУРНАЛ

учета авиационных происшествий

в _____

(название организации экспериментальной авиации)

Начат:

Окончен:

№ п/п	Дата и вид авиационного происшествия, число погибших	Аэродром базирования, тип воздушного судна	Время суток, метеоусловия, этап полета	Ф.И.О. командира воздушного судна, квалификация, дата рождения, какое училище окончил, общий налет, налет на данном типе воздушного судна	Основные данные о воздушном судне	Характер задания, обстоятельства авиационного происшествия	Заключение о причине авиационного происшествия	Недостатки, выявленные при расследовании	Мероприятия, направленные на устранение недостатков, выявленных комиссией по расследованию

Приложение № 14

ПЕРЕЧЕНЬ

событий, подлежащих расследованию как авиационные инциденты

1. Разрушение или повреждение несиловых элементов планера с нарушением герметичности гермокабин или отделением частей. Разрушение или рассоединение узлов навески аэродинамических поверхностей управления, пилонов и двигателей. Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера и силовых стеклах. Отрыв или открытие в полете дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей.

2. Разрушение лопасти воздушного винта или повреждение ее, срыв обтекателя втулки воздушного винта или обогревательной накладки (для самолетов с воздушными винтами). Разрушение или повреждение элементов несущего или рулевого винта, втулки несущего или рулевого винта (для вертолетов).

3. Изменение (или невозможность регулирования) заданных параметров работы двигателя либо срабатывание предупреждающей сигнализации, приведшие к необходимости выключения двигателя в полете. Выключение двигателя, не предусмотренное заданием (в том числе выключение двигателя вследствие появления ложного сигнала об его отказе). Локализованное разрушение двигателя, вспомогательной силовой установки (ВСУ) или их агрегатов, невозможность запуска двигателя в полете.

4. Разрушение (рассоединение) трансмиссии силовой установки. Разрушение вентиляторной установки, разрушение редуктора, срабатывание сигнализации опасных режимов его работы (для вертолетов).

5. Невключение, невыключение, самопроизвольное или ошибочное включение или выключение реверса тяги. Неснятие воздушного винта с упора.

6. Невыработка топлива из отдельных баков, его неравномерные выработка или распределение по бакам, которые невозможно устранить мерами, предусмотренными РЛЭ. Нарушение питания двигателя топливом. Течь топлива в полете. Отказ системы измерения расхода или количества топлива, лишающий экипаж возможности определения расхода или остатка топлива в полете.

7. Невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Неуборка одной или более стоек шасси. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка стойки шасси. Незакрытие или самопроизвольное открытие створок шасси. Разрушение элементов амортизационных стоек шасси, подкосов, тележек. Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации положения стоек шасси.

8. Отказ основной системы торможения. Самопроизвольное затормаживание или растормаживание колес. Разрушение половины или более авиашин на одной из стоек шасси.

9. Разрушение любого количества авиашин, приведшее к повреждению элементов конструкции планера или двигателя.

10. Невозможность отклонения рулевых поверхностей на требуемый угол. Флюгирование или самопроизвольное отклонение одной или более секций рулевых поверхностей. Нарушение связи между левой и правой проводками управления (для воздушных судов с двойной проводкой системы управления). Разрушение (рассоединение) проводки управления. Невозможность изменения, самопроизвольное или ошибочное изменение передаточного отношения между органами управления и рулевыми поверхностями. Невозможность введения ограничения или восстановления полного диапазона углов отклонения руля высоты или руля направления. Нарушение нормальной реакции воздушного судна на управляющие воздействия. Взлет с застопоренными рулями. Недопустимое возрастание (уменьшение) усилий, перекомпенсация, невозможность триммирования усилий на органах управления. Вынужденный переход на безбустерное управление рулевыми поверхностями.

11. Невыпуск, неуборка, флюгирование, самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка механизации крыла (предкрылков, закрылков, спойлеров, интерцепторов, щитков). Невозможность отклонения, самопроизвольное или ошибочное отклонение, флюгирование стабилизатора. Недопустимое изменение диапазона углов отклонения или скорости перемещения механизации крыла или стабилизатора. Недопустимое рассогласование между положениями секций предкрылков, закрылков, интерцепторов и гасителей подъемной силы (спойлеров).

Несрабатывание или ложное срабатывание сигнализации и/или индикации положения стабилизатора или механизации крыла.

12. Невозможность определения по одному или более приборам относительной высоты полета, приборной или истинной скорости полета. Отказ или невключение летчиком одной или более навигационных систем.

Отказ одного авиагоризонта на воздушном судне с одним или двумя авиагоризонтами; отказ одного авиагоризонта в сочетании с отказом системы контроля его работоспособности; отказ любого количества авиагоризонтов, о котором не появилось сигнала предупреждения, отказ системы контроля авиагоризонтов с выдачей ложных сигналов. Потеря радиосвязи в полете. Потеря пространственной или навигационной ориентировки.

13. Самопроизвольное или ошибочное отключение каналов курса, крена, тангажа или автомата тяги автоматической системы управления полетом. Отказы автоматической системы управления полетом, приводящие к отклонению одного и более параметров полета (высотно-скоростных параметров, перегрузки, углов крена, тангажа, атаки, скольжения, траекторных параметров) от заданных.

14. Разгерметизация гидросистемы. Падение давления в одной гидросистеме и более без разгерметизации.

15. Недопустимое нарушение характеристик электропитания постоянным и/или переменным током от одного распределительного устройства или более системы электроснабжения. Переход на аварийное питание постоянным или переменным током.

16. Полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях, защищенных системой противообледенения). Полет в условиях обледенения на воздушных судах, не оборудованных системой противообледенения. Выпуск обледеневшего воздушного судна в полет. Отказ системы очистки стекол кабины экипажа.

17. Утечка горячего воздуха из магистралей, изменение температуры воздуха в гермокабине, уменьшение подачи воздуха в гермокабину, падение давления или перенаддув гермокабины, приведшие к необходимости экстренного снижения.

18. Пожар на воздушном судне. Ложное срабатывание системы пожаротушения или сигнализации о пожаре, дыме или повышенной температуре. Появление дыма, запаха гари, паров жидкостей, запахов едких веществ в кабине воздушного судна.

19. Возникновение недопустимых вибраций или автоколебаний типа "флаттер", "земной резонанс", "шимми".

20. Вылет воздушного судна при наличии отказов и повреждений, не входящих в перечни отказов и повреждений, разрешенных для вылета. Выпуск воздушного судна в полет с незавершенным техническим обслуживанием. Заправка воздушного судна некондиционными ГСМ.

21. Нарушение норм загрузки или центровки воздушного судна, установленных РЛЭ. Смещение груза в полете.

22. Нарушение установленных правил и схем набора высоты, выхода из зоны аэродрома, снижения или захода на посадку. Изменение заданной высоты полета без согласования с органом УВД. Изменение плана и маршрута полета после вылета воздушного судна. Уход на второй круг с высоты менее допустимой для данного типа воздушного судна. Полет воздушных судов, осуществляемый без заявок и разрешения органов ОрВД. Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального и бокового эшелонирования, отклонение за пределы установленной зоны полетов и воздушных трасс, нарушение установленных метеоминимумов при взлете, посадке или полете.

23. Взлет, полет или посадка воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей требованиям РЛЭ. Прерванный взлет.

24. Выход за ограничения параметров полета и работы систем воздушного судна (по скорости, перегрузке, углам атаки и крена, по режимам работы силовых установок, падению оборотов несущего винта и т.д.). Посадка с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа воздушного судна.

25. Нарушение порядка и сроков передачи на борт воздушного судна штормовых предупреждений или информации о состоянии погоды (по маршруту полета, в пунктах взлета и посадки), требующей изменения плана полета.

26. Попадание в зону опасных метеорологических условий (явлений). Повреждение воздушного судна градом. Отказ радиолокатора при полете в зоне грозовой деятельности. Поражение воздушного судна электрическим разрядом в полете, приведшее к повреждению элементов конструкции воздушного судна, отказу каких-либо систем или двигателя.

27. Несрабатывание системы опознавания или системы сигнализации опасного сближения.

28. Опасное сближение воздушных судов в полете. Столкновение с птицами или другими объектами в полете, приведшее к повреждению элементов планера, двигателя или нарушению режима его работы. Столкновение или угроза столкновения с объектами на земле (наземными препятствиями, людьми, животными или транспортными средствами на ВПП, РД, перронах).

29. Касание наземных препятствий (мачт, труб, антенн, линий электропередачи, деревьев, местных повышений рельефа и т.д.) любым

элементом конструкции воздушного судна. Касание земли крылом, лопастью винта, хвостовой пятой и т.д. при взлете или посадке.

30. Посадка с количеством топлива менее необходимого для выполнения повторного захода на посадку. Срабатывание сигнализации о минимальном остатке топлива в расходном баке.

31. Вынужденная посадка воздушного судна, посадка на незапланированный (не заявленный для полета) аэродром (посадочную площадку). Посадка на площадку, подобранную с воздуха, которая не отвечает установленным требованиям. Посадка вне границ ВПП (посадочной площадки), выкатывание за ее пределы при взлете или посадке. Прием и выпуск воздушных судов с неподготовленной ВПП.

32. Потеря работоспособности члена экипажа в полете. Выполнение полета с нарушением нормативов предполетного отдыха или рабочего времени. Употребление членами экипажа в полете или непосредственно перед полетом алкогольных напитков или наркотических средств.

33. Самопроизвольный сброс груза, обрыв внешней подвески.

34. Выход из строя наземного радиосветотехнического оборудования при обеспечении полета воздушного судна, приведший к потере радиосвязи, ориентировки, уходу на второй круг или запасной аэродром или обусловивший посадку в условиях ниже установленного метеоминимума.

35. Повреждение воздушного судна средствами поражения (осколками). Попадание воздушного судна в зону поражения (разлета осколков) применяемых авиационных средств поражения.

36. Несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения.

37. Потеря ведомым воздушного судна ведущего в групповом полете.

38. Нарушение ограничений применения авиационных средств поражения.

39. Выполнение полета экипажем без специального снаряжения, соответствующего условиям полета.

40. Вылет экипажа с неправильно оформленной или оформленной не в полном объеме полетной документацией (несверенными сборниками аэронавигационной информации, просроченными или неполными метеодокументами).

41. Подача исполнительной команды экипажу воздушного судна, место которого определено ошибочно. Выдача экипажу неправильных данных о месте воздушного судна.

42. Выдача экипажу неправильных данных об условиях взлета, захода на посадку и посадки.

43. Попадание экипажа в условия, к полету в которых он не подготовлен.

44. Выполнение экипажем задания, не соответствующего уровню его подготовки.

45. Другие события, приведшие к нарушениям положений и ограничений, определенных нормативными документами, регламентирующими организацию, проведение, обеспечение и обслуживание полетов.

Приложение № 15

"УТВЕРЖДАЮ"

_____

(должность, инициалы и фамилия должностного лица, утверждающего акт расследования авиационного инцидента)

"_____" _____ 20 ___ г.

А К Т

расследования авиационного инцидента

с самолетом (вертолетом) _____

(тип, государственный учетный и заводской номера)

_____ _____.

(место составления акта) (дата)

Комиссия в составе:

председателя_____

(должность, Ф.И.О.)

членов комиссии:_____,

(должность, Ф.И.О.)

назначенная приказом_____

(должность лица, назначившего комиссию)

от_____ № ____ с _____ по _____провела

расследование авиационного инцидента с самолетом (вертолетом)

_____ ,

(вид авиационного инцидента)

_____

(тип, государственный учетный номер и принадлежность)

_____ ,

происшедшего_____

(дата, место)

I. Обстоятельства

Излагаются в хронологической последовательности обстоятельства авиационного инцидента и его последствия для людей и воздушного судна (телесные повреждения, полученные членами экипажа и служебными пассажирами, степень их тяжести, травмы, полученные ими при эвакуации из воздушного судна, степень повреждения воздушного судна).

II. Фактическая информация

1. Сведения о командире воздушного судна и членах экипажа, если они имеют отношение к инциденту:

а) должность, фамилия, имя, отчество, возраст, квалификация, образование (наименование учебного заведения и год окончания), метеоминимум (для командира воздушного судна);

б) общий налет, налет на данном типе воздушного судна;

в) имел ли авиационные происшествия или авиационные инциденты в прошлом.

Дается краткая оценка профессиональной подготовки экипажа.

2. Сведения о персонале наземных служб (приводятся в случае, когда авиационный инцидент связан с неправильными действиями персонала этих служб): должность, фамилия, имя, отчество, возраст, образование (наименование учебного заведения и год окончания), стаж работы в данной должности, специальная подготовка, квалификация.

Для персонала службы управления воздушным движением, кроме этого, указывается наличие нарушений по управлению воздушным движением в прошлом, прохождение медицинского контроля и инструктажа перед заступлением на дежурство, последняя проверка теоретических знаний и практических навыков.

Дается оценка уровня профессиональной подготовки персонала наземных служб.

3. Сведения о воздушном судне (приводятся в случае отказа (неисправностей) авиационной техники):

а) тип, государственный учетный номер, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска;

б) налет с начала эксплуатации, количество посадок;

в) количество ремонтов, ремонтный завод и дата последнего ремонта, налет и количество посадок после последнего ремонта;

г) дата и вид последнего технического обслуживания;

д) масса и центровка воздушного судна;

е) наличие (отсутствие) замечаний при подготовке воздушного судна к последнему полету.

Если авиационный инцидент связан с нарушением работы двигателей, то по этим двигателям указываются:

а) тип, заводской номер, завод-изготовитель и дата выпуска;

б) наработка с начала эксплуатации, количество ремонтов, ремонтный завод, дата последнего ремонта, наработка после последнего ремонта.

Дается оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна установленным требованиям.

4. Сведения о метеорологическом обеспечении (если авиационный инцидент связан с недостатками в метеорологическом обеспечении полета): прогнозируемая и фактическая погода на месте события, условия передачи метеоинформации на борт.

Дается оценка метеорологического обеспечения полета.

5. Сведения о средствах связи, навигации, посадки и УВД (если авиационный инцидент связан с их использованием): наличие, исправность и порядок их использования.

Дается оценка обеспечения полета.

6. Сведения об аэродроме (если авиационный инцидент произошел в его пределах): состояние, вид покрытия, уклоны, длина и ширина ВПП и ее элементов (если авиационный инцидент связан с выкатыванием за ее пределы или грубой посадкой), расположение препятствий в районе аэродрома, тип и состояние светосигнального оборудования и т.д. (если авиационный инцидент связан с преждевременным снижением или столкновением либо угрозой столкновения воздушного судна с препятствиями в районе аэродрома).

7. Сведения о действиях аварийно-спасательных и пожарных команд (если авиационный инцидент связан с вынужденной посадкой воздушного судна или пожаром на нем): время оповещения и прибытия аварийно-спасательной и пожарной команд. Указываются причина возникновения и

характер пожара, время его ликвидации, количество задействованной пожарной техники, эффективность проведения аварийно-спасательных работ. Указывается количество лиц, получивших термические ожоги (членов экипажа, пассажиров, лиц, принимавших участие в аварийно-спасательных работах).

8. Сведения о травмированных служебных пассажирах и членах экипажа (если авиационный инцидент связан с травмированием служебных пассажиров или членов экипажа): диагнозы каждого пострадавшего при авиационном инциденте с указанием причиненного здоровью вреда.

9. Работы, проведенные комиссией по расследованию: результаты проверок, испытаний, осмотров авиатехники, анализов ГСМ, анализов полетной информации по записям бортовых средств объективного контроля.

10. Дополнительная информация.

Приводится любая информация, необходимая для обоснования заключения о причинах авиационного инцидента и не отраженная в предыдущих разделах акта.

III. Анализ причин авиационного инцидента

В настоящем разделе, являющемся основным в акте расследования, излагаются все обоснования заключения о причинах авиационного инцидента.

Раздел должен содержать:

а) хронологическое описание событий, имевших место в процессе возникновения и развития особой ситуации, с указанием причинно-следственных связей между ними;

б) анализ всех выявленных в процессе расследования отклонений в действиях должностных лиц, работе авиационной техники, обеспечении полета, отклонений от норм проектирования, изготовления и технической эксплуатации авиационной техники, недостатков в нормативных документах и т.п. с определением степени влияния этих отклонений на исход полета и обоснованием необходимости разработки мероприятий по их устранению;

в) анализ и обоснование причин возникновения отклонений, оказавших влияние на возникновение и развитие особой ситуации и исход полета.

В анализе должны также приводиться факторы, оказавшие благоприятное воздействие на исход полета или последствия авиационного инцидента.

Вся информация, необходимая для понимания причин авиационного инцидента и обоснования заключения по нему, включается в текст раздела.

IV. Заключение

Излагаются причины авиационного инцидента с указанием факторов, способствовавших его возникновению. Формулировка причин должна исключать двусмысленное их понимание.

V. Другие недостатки, выявленные при расследовании

Указываются все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, в проектировании, изготовлении и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки в нормативных документах, выявленные в процессе расследования авиационного инцидента, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом.

VI. Рекомендации

В разделе приводятся рекомендации (без указания исполнителей и сроков выполнения), направленные на устранение выявленных при расследовании авиационного инцидента недостатков.

Председатель комиссии_____

(подпись, Ф.И.О.)

Члены комиссии:_____

(подпись, Ф.И.О.)

Приложение № 16

Ж У Р Н А Л

учета авиационных инцидентов

в _____

(название организации экспериментальной авиации)

Начат:

Окончен:

№ п/п	Дата и вид авиационного инцидента	Аэродром базирования, тип воздушного судна	Время суток, метеоусловия, этап полета, характер задания	Ф.И.О. и квалификация командира воздушного судна	Обстоятельства авиационного инцидента	Причина авиационного инцидента	Мероприятия, направленные на устранение недостатков, выявленных комиссией по расследованию

СПИСОК ПРИМЕНЯЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ

АСК	-	аварийно-спасательная команда
БПБ	-	боковая полоса безопасности
ВПП	-	взлетно-посадочная полоса
ВСУ	-	вспомогательная силовая установка
ГСМ	-	горюче-смазочные материалы
КПБ	-	концевая полоса безопасности
МС	-	место стоянки
ОВД	-	обслуживание воздушного движения
ОрВД	-	организация воздушного движения
ПОС	-	противообледенительная система
РД	-	рулежная дорожка
РЛЭ	-	руководство по летной эксплуатации
РТО	-	радиотехническое оборудование
СОК	-	средства объективного контроля
СТО	-	светотехническое оборудование
УВД	-	управление воздушным движением

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I.	Общие положения	1
Глава II.	Основные определения и классификация авиационных происшествий и инцидентов	2
Глава III.	Расследование авиационных происшествий	6
	Организация расследования	6
	Оповещение об авиационном происшествии	8
	Действия должностных лиц, авиационного персонала при авиационном происшествии	10
	Порядок работы комиссии по расследованию	14
	Проведение разбора по результатам расследования авиационного происшествия	19
	Участие специалистов Российской Федерации в расследовании авиационного происшествия с экспериментальным воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства	19
	Порядок предания гласности информации об авиационном происшествии	20
Глава IV.	Учет авиационных происшествий, разработка мероприятий по результатам расследования	21
Глава V.	Расследование авиационных инцидентов	22
	Выявление авиационных инцидентов и первоначальные действия должностных лиц, авиационного персонала	22
	Организация и проведение расследования авиационного инцидента	23
	Учет и анализ авиационных инцидентов	24
	Приложения	
1.	Права и обязанности участников расследования авиационного происшествия	26
2.	Летная подкомиссия	32
3.	Инженерно-техническая подкомиссия	41
4.	Группа по составлению схемы (кроки) места авиационного происшествия	48
5.	Группа опроса	50

6.	Группа поисковых и аварийно-спасательных работ	52
7.	Группа расчета и анализа	54
8.	Отчет летной подкомиссии	56
9.	Отчет инженерно-технической подкомиссии	59
10.	Отчет административной подкомиссии	63
11.	Акт расследования авиационного происшествия	66
12.	Дело расследования	73
13.	Журнал учета авиационных происшествий	75
14.	Перечень событий, подлежащих расследованию как авиационные инциденты	76
15.	Акт расследования авиационного инцидента	82
16.	Журнал учета авиационных инцидентов	87
	Список применяемых сокращений	88