УТВЕРЖДЕНО

Постановление Министерства обороны Республики Беларусь

31.12.2010 № 5400

Авиационные правила

# организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

## РАЗДЕЛ I

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### ГЛАВА 1

### ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

# Авиационные правила организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета (далее – Авиационные правила) разработаны на основании статьи 81 Воздушного кодекса Республики Беларусь.

1. В настоящих Авиационных правилах определяются порядок организации расследования авиационных событий, произошедших
с государственными воздушными судами Республики Беларусь, с иностранными государственными воздушными судами на территории Республики Беларусь, их классификация, а также порядок учета, разработки рекомендаций и мероприятий по их предупреждению.
2. Для целей настоящих Авиационных правил используются следующие термины и их определения:

авария – авиационное происшествие без человеческих жертв[[1]](#footnote-1)\*;

авиационная часть – организация или воинская часть, подчиненная республиканскому органу государственного управления или республиканскому государственно-общественному объединению «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь» (далее – ДОСААФ), имеющая ВС (воздушные суда) на законном основании и использующая его (их) для полетов;

авиационный инцидент (далее – АИ) – авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией государственного воздушного судна (далее – ВС), которое могло создать или создало угрозу целостности государственного ВС и (или) жизни лиц, находящихся на его борту, но не закончилось авиационным происшествием;

авиационное происшествие (далее – АП) – авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией ВС, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) какого-либо лица, находившегося на борту ВС, и (или) утрате данного ВС. ВС считается утраченным, когда: произошло полное разрушение ВС; местоположение ВС (его обломков) не установлено и официальные поиски прекращены; эвакуация ВС с места его вынужденной посадки невозможна или нецелесообразна независимо от полученных им повреждений; восстановление ВС невозможно или экономически нецелесообразно;

авиационное подразделение – авиационное звено, авиационный отряд, авиационная эскадрилья или аэромобильный отряд, летно-испытательное подразделение организации-изготовителя или ремонтной организации, а также иная первичная авиационная структура;

авиационное событие (далее – АС) – событие, связанное с эксплуатацией ВС, в ходе которого возникла (возникала) особая ситуация;

авиационно-техническая лаборатория – орган обеспечения технической безопасности полетов ВС;

государство места события – государство, на территории которого имело место АП;

государство регистрации ВС – государство, в реестрах которого зарегистрировано ВС;

государство-эксплуатант ВС – государство, на территории которого находится основное место деятельности организации, эксплуатирующей ВС, или, если организация, эксплуатирующая ВС, не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания данной организации;

заинтересованные государства – государство места события, регистрации ВС, государство-эксплуатант ВС, государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку ВС, конструкцию типа ВС, а также государства, граждане которых погибли или получили телесные повреждения при АП;

катастрофа – АП с человеческими жертвами или пропажей без вести пассажиров или членов экипажа ВС;

комиссия по расследованию АС (далее – комиссия) – специально назначенная группа лиц, уполномоченных осуществлять расследование АС;

летная эксплуатация ВС – процесс эксплуатации ВС, охватывающий период от начала проведения летным составом предполетного осмотра ВС и до момента, когда все лица, находившиеся на борту ВС с целью полета, покинули ВС, за исключением лиц, выполняющих послеполетную подготовку (для беспилотного летательного аппарата (далее – БЛА) – период от начала проведения оператором БЛА предполетного осмотра БЛА и до момента посадки БЛА парашютным способом или выключения двигателя (двигателей) при посадке БЛА по-самолетному (по-вертолетному));

наземное происшествие – событие, не связанное с летной эксплуатацией ВС, произошедшее во время обслуживания, хранения или транспортировки ВС, при котором произошло его повреждение или утрата. К наземным происшествиям не относятся повреждения, устраняемые путем замены агрегатов и не требующие применения технологий, не предусмотренных в руководстве (инструкции) по технической эксплуатации ВС;

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

органы обслуживания воздушного движения и управления полетами (далее – органы ОВД) – оперативные органы Единой системы организации воздушного движения и органы пользователей воздушного пространства Республики Беларусь, осуществляющие обслуживание воздушного движения и управление полетами ВС;

особая ситуация – ситуация, возникшая в процессе летной эксплуатации ВС, в результате проявления (воздействия) опасных факторов;

органы управления авиацией – органы управления и структурные подразделения республиканских органов государственного управления и ДОСААФ, осуществляющие организацию и оперативное управление деятельностью государственной авиации;

причины (факторы) АС – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к АС;

расследование АС – процесс, включающий в себя выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому событию, проведение исследований, экспертиз и экспериментов, обобщение и анализ полученных данных, подготовку заключения о причинах АС и рекомендаций по результатам расследования АС;

серьезный АИ (далее – САИ) – АИ, связанный с возникновением условий, характеризующихся значительным повышением вероятности АП, для предотвращения которого требуется выполнение членами экипажа ВС (оператором БЛА) и (или) лицом органа ОВД, осуществляющим руководство и управление полетом ВС, сложных и (или) экстренных действий, не применяемых в условиях нормального полета ВС;

САИ с повреждением ВС (далее – САИП) – АИ, при котором восстановление ВС, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно. К серьезным авиационным инцидентам с повреждением ВС не относятся повреждения, устраняемые путем замены агрегатов и не требующие применения технологий, не предусмотренных в руководстве (инструкции) по технической эксплуатации ВС;

советник уполномоченного представителя – лицо, имеющее соответствующую квалификацию и оказывающее помощь уполномоченному представителю в проведении расследования АП;

структурное подразделение – структурное подразделение Вооруженных Сил, предназначенное для осуществления функций Министерства обороны Республики Беларусь (далее – Министерство обороны) как специально уполномоченного органа в области обороны
по государственному регулированию деятельности государственной авиации;

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

уполномоченный орган безопасности полетов государственной авиации – Министерство обороны, уполномоченное нормативными правовыми актами Республики Беларусь проводить расследования авиационных происшествий с ВС, учитывать и классифицировать авиационные события с ВС, а также осуществлять межведомственный контроль за деятельностью авиационного персонала государственной авиации в части, касающейся безопасности полетов;

уполномоченный представитель – лицо, которому руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации поручил участвовать в расследовании АС, проводимого в другом государстве;

чрезвычайное происшествие – не относящееся к АП событие, связанное с эксплуатацией ВС, при котором наступило одно из следующих последствий:

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

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

утрата ВС или гибель людей, находившихся на земле, в результате АП с другим ВС;

утрата ВС или гибель людей, находившихся на его борту, при выполнении специальных задач в зонах чрезвычайного положения;

эксплуатант ВС – организация или иной субъект гражданского права, имеющий ВС (воздушные суда) на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, а также на основании договора аренды, договора фрахтования или иного договора и использующий ВС (воздушные суда) для полетов;

эксплуатация ВС[[2]](#footnote-2)\* − стадия жизненного цикла ВС с момента принятия его авиационной частью от организации-изготовителя или ремонтной организации, являющаяся совокупностью ввода в эксплуатацию, приведения в установленную степень готовности к использованию по назначению, поддержания в установленной степени готовности к данному использованию, использования по назначению, хранения и транспортирования.

1. Каждое АС в государственной авиации подлежит обязательному расследованию комиссией.
2. Расследование АС проводится в целях установления его причин и принятия мер по их предотвращению в будущем. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования АС.
3. Финансирование работ на месте АС и работ, связанных с расследованием АС, осуществляется в соответствии с законодательством Республики Беларусь и международными договорами.
4. При проведении правоохранительными органами следственных действий по факту АС председатель комиссии согласовывает с ними свою работу.
5. В случаях ограничения доступа к авиационной технике и (или) изъятия отдельных деталей (фрагментов) ВС, бортовых (наземных) носителей средств объективного контроля (далее – СОК), эксплуатационной и другой документации (далее – материалы) представителями правоохранительных органов командир (начальник) авиационной части (старший авиационный начальник аэродрома) обязан немедленно доложить об этом вышестоящему начальнику (по подчиненности) и запросить от представителей правоохранительных органов документы, подтверждающие правомочность данных действий.

Председатель комиссии докладывает об ограничении доступа к авиационной технике и (или) изъятии отдельных деталей (фрагментов) ВС представителями правоохранительных органов лицу, назначившему комиссию, и по его решению имеет право приостановить расследование.

# ГЛАВА 2

# КЛАССИФИКАЦИЯ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ

1. АС подразделяются на АП, АИ, чрезвычайные происшествия, наземные происшествия.
2. АП в зависимости от их последствий подразделяются на катастрофы и аварии.
3. АИ в зависимости от степени их опасности и последствий подразделяются на АИ, САИ и САИП.

К САИ относятся следующие случаи:

выход ВС за пределы условий летной эксплуатации;

возникновение вредных воздействий (дыма, паров, едких веществ, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и тому подобного) на членов экипажа или пассажиров ВС;

значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных и прочностных характеристик ВС;

значительное снижение работоспособности членов экипажа ВС;

значительное повышение психофизиологической нагрузки на членов экипажа ВС;

возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов ВС в результате пожара, разрушения или рассоединения элементов управления, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и тому подобное.

# РАЗДЕЛ II

# РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НАЗЕМНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

# ГЛАВА 3

# СООБЩЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННОМ, ЧРЕЗВЫЧАЙНОМ ИЛИ НАЗЕМНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

1. В случае АП должностное лицо органа ОВД (командного пункта (далее – КП), пункта управления (далее – ПУ)), осуществлявшее управление полетом ВС, с которым произошло АП, обязано немедленно устно сообщить об этом оперативному дежурному центрального командного пункта (далее – ЦКП) органа управления авиацией Министерства обороны (дежурному оперативно-дежурной службы республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (диспетчеру авиационного диспетчерского пункта (далее – АДП)) – эксплуатанта ВС).

В сообщении об АП указываются:

дата, время (местное) получения информации об АП;

вид АП и его последствия;

район АП (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от ВС на экране радиолокационной станции);

тип ВС и наименование авиационной части (организации), эксплуатирующей ВС;

аэродром вылета;

запланированный маршрут полета;

полетное задание, метеоусловия;

данные о командире экипажа, наличии пассажиров на борту;

сведения о наличии на борту опасных грузов и их характеристики;

данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении;

запланированный аэродром посадки.

1. Оперативный дежурный ЦКП органа управления авиацией Министерства обороны (дежурный оперативно-дежурной службы республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (диспетчер АДП) – эксплуатанта ВС) немедленно устно доводит информацию об АП, предусмотренную пунктом 12 настоящих Авиационных правил, руководителю структурного подразделения и командиру (начальнику) авиационной части, эксплуатирующей ВС.
2. Оперативный дежурный ЦКП органа управления авиацией Министерства обороны (дежурный оперативно-дежурной службыреспубликанского органа государственного управления или ДОСААФ(диспетчер АДП), командир (начальник) авиационной части) немедленно устно сообщает об авиационном происшествии по подчиненности руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – эксплуатанта ВС.

В сообщении указываются:

дата, время (местное) АП;

вид АП и его последствия;

район АП (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от ВС на экране радиолокационной станции);

тип ВС и наименование авиационной части (организации), эксплуатирующей ВС;

аэродром вылета;

запланированный маршрут полета;

полетное задание, метеоусловия;

данные о командире экипажа, наличии пассажиров на борту;

сведения о наличии на борту опасных грузов и их характеристики;

данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении;

другие достоверные сведения.

При отсутствии каких-либо из вышеперечисленных сведений с целью исключения задержки передачи сообщения об АП доклад представляется без данных сведений.

1. Руководитель органа безопасности полетов (далее – ОрБП) органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (лицо, исполняющее обязанности ОрБП) − эксплуатанта ВС после получения сообщения об АП немедленно устно информирует руководителя структурного подразделения. Письменно информация направляется в течение 24 часов с момента происшествия в соответствии с пунктом 19 настоящих Авиационных правил.
2. Порядок передачи сообщений о чрезвычайном (наземном) происшествии аналогичен порядку передачи сообщений об АП.
3. Дежурные на КП (ПУ) авиационной части, в органе ОВД, на ЦКП органа управления авиацией Министерства обороны, оперативно-дежурной службы республиканского органа государственного управления или ДОСААФ, диспетчер АДП ведут журналы учета оперативной информации об авиационных, чрезвычайных и наземных происшествиях по форме согласно приложению 1.

 В журнал заносится информация об авиационных, чрезвычайных и наземных происшествиях с ВС государственной авиации, а также об авиационных происшествиях с ВС гражданской авиации (по указанию начальника ОрБП республиканского органа государственного управления или ДОСААФ).

Основные требования к информации – объективность и полнота.

1. Письменное сообщение об авиационном, чрезвычайном или наземном происшествии командир (начальник) авиационной части, эксплуатирующей ВС, направляет по подчиненности руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ в течение 24 часов с момента происшествия.
2. В письменном сообщении указываются:

дата, время (местное) авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия;

вид авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия;

район авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия (координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от ВС на экране радиолокационной станции, координаты места падения ВС);

тип ВС и наименование авиационной части (организации), эксплуатирующей ВС;

аэродром вылета;

полетное задание, метеоусловия;

данные о членах экипажа, пассажирах и грузе, находившихся
на борту ВС;

последствия авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия для членов экипажа, пассажиров ВС и окружающей среды;

данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении;

другие сведения об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии, известные к моменту представления донесения.

При отсутствии каких-либо из вышеперечисленных сведений с целью исключения задержки передачи сообщения об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии донесение представляется без данных сведений.

Запрещается передавать в сообщении предположительные сведения о причинах авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия.

# ГЛАВА 4

# ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ОБЯЗАННОСТИ И ПРАВА ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ КОМИСССИИ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО СОБЫТИЯ

1. Расследование АП с пилотируемыми ВС (АП с БЛА, при которых произошла гибель людей) проводит комиссия, которую назначает руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации.

В состав комиссии по предложениям (согласованию) соответствующих руководителей включаются представители эксплуатанта ВС, иных государственных органов и организаций.

1. Расследование АП с БЛА, не повлекших гибель людей, осуществляет комиссия, которую назначает руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (должностное лицо, им уполномоченное) – эксплуатанта ВС.
2. Председателем комиссии назначается должностное лицо с соответствующей специальной подготовкой и, как правило, имеющее летную специальность.

Членами комиссии назначаются должностные лица, имеющие соответствующую специальную подготовку, которые не могут представлять интересы страховых компаний, имеющих финансовые обязательства перед юридическими и физическими лицами, причастными к АП, и не причастные к организации подготовки, выполнению, обеспечению или обслуживанию полета ВС, с которым произошло АП.

Доставку (перевозку) членов комиссии и лиц, привлекаемых к расследованию, к месту АП и обратно организует руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС.

1. Председатель комиссии по расследованию авиационного события (далее – комиссия) организует работу комиссии, руководит расследованием и несет ответственность за объективное установление причин авиационного события (далее – АС). Распоряжения и указания председателя комиссии, касающиеся расследования АС, подлежат обязательному выполнению всеми должностными лицами, участвующими в расследовании АС.
2. Председатель комиссии обязан:

организовать работу комиссии в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил и планом расследования АС;

организовать разработку плана расследования АС и утвердить его;

создать рабочие органы комиссии и утвердить их состав;

проинструктировать членов комиссии по требованиям безопасности при работе на месте АС;

осмотреть место падения (вынужденной посадки) воздушного судна (далее – ВС) и дать оценку действиям должностных лиц по проведению поисково-спасательных работ;

принять решение о месте обработки материалов бортовых (наземных) носителей средств объективного контроля (далее – СОК);

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

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

немедленно информировать руководителя уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностное лицо, назначившее комиссию) о выявлении фактов причастности к АС авиационного персонала других республиканских органов государственного управления, ДОСААФ или иных организаций;

осуществлять контроль за полнотой, своевременностью, всесторонностью, объективностью расследования АС и правильным оформлением документов данного расследования;

проанализировать данные, полученные в ходе расследования АС, и на итоговом заседании комиссии сделать выводы о причинах АС;

подготовить в установленные сроки доклад о результатах расследования АС и документы, составленные по результатам расследования АС;

провести с руководящим составом авиационной части разбор обстоятельств АС;

доложить о результатах расследования АС руководителю уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностному лицу, назначившему комиссию).

1. Председатель комиссии имеет право:

принимать решение о вызове на место авиационного происшествия авиационно-технической лаборатории, приглашать в установленном порядке для участия в расследовании АС или проведения консультаций специалистов военных представительств, научно-исследовательских или иных специализированных организаций республиканских органов государственного управления;

при необходимости приглашать представителей научно-исследовательских, конструкторских, ремонтных и другие организаций для проведения исследований, испытаний и работ, связанных с расследованием АП, а также для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники.

создавать подкомиссии и рабочие группы по основным направлениям расследования АС, определять их состав, назначать председателей подкомиссий и старших групп;

давать указания членам комиссии и привлеченным к расследованию АС экспертам и специалистам;

организовывать изъятие материалов (предметов), имеющих отношение к АС;

принимать решение о проведении исследований и экспертиз;

представлять информацию руководителю республиканского органа государственного управления или республиканского государственно-общественного объединения «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь» (эксплуатанту ВС) о целесообразности эвакуации поврежденного ВС или его фрагментов с места АС;

запрашивать в установленном порядке у должностных лиц необходимую документацию, относящуюся к расследованию АС;

направлять в научно-исследовательские и другие организации материалы бортовых и наземных СОК, детали и агрегаты ВС, с которым произошло АС, и других объектов, связанных с АС, для проведения аналитических, лабораторных и других исследований;

получать объяснения от всех лиц, причастных к АС;

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

1. Заместитель председателя комиссии участвует в организации и проведении ее работы в соответствии с планом расследования АС, а в отсутствие председателя исполняет его обязанности.
2. Председатель подкомиссии (старший рабочей группы) по расследованию АС обязан:

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

обеспечить полноту и объективность расследования АС;

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

докладывать председателю комиссии о ходе расследования АС;

представлять к установленному сроку отчет о проведенных исследованиях.

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

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

запрашивать через председателя комиссии у должностных лиц необходимые материалы, относящиеся к расследованию АС;

вносить предложения о включении в состав экспертной группы необходимых специалистов;

привлекать к участию в работе подкомиссии (рабочей группы) специалистов и экспертов других подкомиссий (рабочих групп) по согласованию с их председателями (старшими рабочих групп).

1. Член комиссии, специалист, эксперт обязаны:

проводить полное и объективное исследование обстоятельств и факторов АС по профилю своей специальности в соответствии с планом работы комиссии;

опрашивать очевидцев АС и лиц, которые имеют или могут иметь отношение к АС, а также получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

изучать вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта ВС, подготовки лиц авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов ВС, требовать и получать от соответствующих юридических и физических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным АС;

докладывать председателю комиссии (председателю подкомиссии, старшему рабочей группы) о результатах проведенных исследований;

участвовать в рассмотрении материалов расследования АС и обсуждении выводов по результатам расследования АС.

1. Член комиссии имеет право:

беспрепятственно проходить на борт ВС для выяснения обстоятельств АС;

вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;

вносить предложения о вызове специалистов и экспертов, запросе необходимых материалов для проведения расследования АС, проведении дополнительного исследования в научно-исследовательских организациях с указанием объектов и целей исследования;

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

1. Специалист и эксперт обязаны:

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

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

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

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

1. Начальник авиационно-технической лаборатории обязан:

организовать подготовку специалистов авиационно-технической лаборатории к работе в установленные сроки;

осуществлять методическое руководство исследованием объектов авиационной техники;

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

делать заключения о проведенных исследованиях и докладывать председателю комиссии (подкомиссии).

1. Начальник авиационно-технической лаборатории имеет право:

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

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

по согласованию с председателем комиссии (подкомиссии) привлекать к проведению исследований специалистов промышленности;

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

проводить в авиационных частях целевые осмотры и проверки технического состояния парка ВС, средств эксплуатации авиационной техники, соблюдения правил эксплуатации и хранения авиационной техники, средств ее эксплуатации, порядка заправки горючими и смазочными материалами (далее – ГСМ) ВС и условий их хранения, состояния эксплуатационной документации;

ходатайствовать перед председателем комиссии о передаче в авиационно-техническую лабораторию после завершения исследований отдельных деталей и агрегатов ВС для накопления методических материалов.

1. Кроме того на должностных лиц комиссии распространяются права и обязанности предусмотренные статьей 82 Воздушного кодекса Республики Беларусь.
2. В комиссии могут предусматриваться следующие рабочие органы:

летная, инженерно-техническая, административно-штабная и другие подкомиссии;

рабочая, исследовательская, расчетно-аналитическая, экспертная и другие группы.

Количество и состав рабочих органов комиссии определяет председатель комиссии.

Для участия в расследовании АП могут приглашаться эксперты и специалисты, имеющие соответствующую квалификацию и специальную подготовку.

1. Если в процессе работы комиссии стало известно о причастности к расследуемому АП авиационного персонала другого республиканского органа государственного управления или ДОСААФ, председатель комиссии сообщает об этом руководителю уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностному лицу, назначившему комиссию) для принятия решения о дальнейшем расследовании.
2. Авиационные происшествия в результате столкновения ВС с другим ВС расследуются как одно событие, а классифицируются и учитываются для каждого ВС раздельно. По результатам такого расследования оформляется одно дело.
3. Продолжительность работы комиссии при расследовании АП, как правило, не должна превышать 60 суток. Окончанием работы комиссии является дата утверждения акта расследования АП руководителем уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностным лицом, назначившим комиссию).

Если для установления причин АП при проведении расследования возникла необходимость выполнения специальных исследований, завершение которых в указанные сроки невозможно, по ходатайству председателя комиссии срок работы комиссии может быть продлен по решению руководителя уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностного лица, назначившего комиссию) до получения отчетов из научно-исследовательских организаций по результатам проведенных исследований и выработки комиссией выводов о причинах АП.

1. Организация расследования чрезвычайного происшествия аналогична организации расследования АП.

#

# ГЛАВА 5

# ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ НАЗЕМНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1. Расследование наземного происшествия проводит комиссия, которую назначает руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (должностное лицо, им уполномоченное) – эксплуатанта ВС.
2. Председателем комиссии назначается должностное лицо органа управления авиацией (иное уполномоченное должностное лицо), имеющее соответствующую специальную подготовку, не причастное к наземному происшествию (обслуживанию, хранению или транспортировке ВС), по которому проводится расследование.
3. Членами комиссии назначаются должностные лица, имеющие соответствующую специальную подготовку и не причастные к наземному происшествию (обслуживанию, хранению или транспортировке ВС), по которому проводится расследование, и не заинтересованные в результатах работы комиссии.
4. В комиссии могут предусматриваться следующие рабочие органы:

инженерно-техническая, административно-штабная и другие подкомиссии;

рабочая, исследовательская, расчетно-аналитическая, экспертная и другие группы.

Количество и состав рабочих органов комиссии определяет председатель комиссии. На должностных лиц комиссии распространяются права и обязанности, предусмотренные статьей 82 Воздушного кодекса Республики Беларусь и пунктами 23-34 настоящих Авиационных правил.

1. Продолжительность работы комиссии при расследовании наземного происшествия, как правило, не должна превышать 30 суток.
2. По результатам расследования наземного происшествия составляется акт в трех экземплярах по форме согласно
приложению 2, который утверждает руководитель, назначивший комиссию. Первый экземпляр акта хранится в структурном подразделении, второй экземпляр – в ОрБП органа управления авиацией − эксплуатанта ВС, третий экземпляр – направляется в авиационную часть, эксплуатирующую ВС.

#

# ГЛАВА 6

# ДЕЙСТВИЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ (ЧРЕЗВЫЧАЙНОМ ИЛИ НАЗЕМНОМ) ПРОИСШЕСТВИИ

1. В авиационной части, органе ОВД разрабатывается инструкция, определяющая действия должностных лиц при авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии.
2. В случаях авиационного (чрезвычайного) происшествия, вынужденной посадки вне аэродрома (за исключением посадки вертолета при встрече с опасными явлениями погоды или при потере ориентировки) командир экипажа совместно с членами экипажа принимает меры по обеспечению неприкосновенности ВС и носителей полетной информации, сообщает об авиационном (чрезвычайном) происшествии в местные исполнительные и распорядительные органы, командиру (начальнику) авиационной части, эксплуатирующей ВС.
3. Организация охраны ВС на месте авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия и его эвакуация возлагаются на руководителя органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС.

Решение о целесообразности эвакуации ВС принимает руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – эксплуатанта ВС на основании предложений председателя комиссии.

1. Руководитель (начальник) органа ОВД (командир (начальник) авиационной части, руководитель полетами БЛА), осуществлявшего управление полетом ВС, при получении информации об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии принимает меры по обеспечению сохранности наземных СОК и документации, относящейся к данному происшествию.
2. С момента авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия и до прибытия комиссии ответственность за проведение первоначальных мероприятий возлагается на командира (начальника) авиационной части (старшего авиационного начальника аэродрома) – эксплуатанта ВС или на командира (начальника) авиационной части (старшего авиационного начальника аэродрома), на территории (в районе) аэродрома которого произошло АС.
3. Без разрешения председателя комиссии запрещается проводить какие-либо работы на месте авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, за исключением работ по тушению пожара, оказанию медицинской помощи раненым, эвакуации раненых и погибших, а также фиксации следов, которые могут быть утрачены (отложений льда, копоти, следов движения ВС по грунту и других).
4. Командир (начальник) авиационной части (старший авиационный начальник аэродрома) при получении сообщения об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии обязан:

определить необходимость принятия дополнительных мер по спасанию пассажиров и членов экипажа, ВС, груза, багажа, почтовых отправлений, тушению (предупреждению) пожара, сохранению следов и предметов, относящихся к авиационному (чрезвычайному или наземному) происшествию;

организовать охрану места авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, запретить допуск к нему посторонних лиц, обеспечить неприкосновенность ВС, его содержимого или его обломков (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших). Перемещение ВС или его обломков до прибытия комиссии допускается только в случаях, если они препятствуют безопасному движению транспортных средств или посадке ВС. При необходимости такого перемещения принимаются меры по документированию (фотографирование, видеосъемка, составление акта осмотра места авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, схем и другие) положения и общего состояния ВС (его обломков), показаний приборов, положения переключателей, выключателей и рукояток управления;

сообщить о факте авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия в местные исполнительные и распорядительные органы и органы прокуратуры;

принять меры по сохранению бортовых СОК, документов, оказавшихся на месте авиационного (чрезвычайного) происшествия, организовать поиск обломков ВС на прилегающей к месту авиационного (чрезвычайного) происшествия местности и обеспечить их сохранность на месте обнаружения. Если бортовые СОК находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно изъять, предварительно, по возможности, сфотографировав (задокументировав) место изъятия, принять меры по сохранению информации, составить акт изъятия и осмотра внешнего состоянии накопителей полетной информации согласно приложению 3;

при наличии на ВС агрегатов с изотопами радиоактивных элементов и боеприпасов организовать проверку уровня радиации на месте авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, изъять данные агрегаты, а также имеющиеся авиационные средства поражения (далее – АСП) и пиротехнические средства (далее – ПТС) с составлением актов согласно приложению 3;

организовать снятие и опечатывание кассет звуконосителей магнитофонов (других носителей информации) на ПУ полетами (автоматизированном рабочем месте оператора БЛА), фотокассет, регистрирующих запись изображения на экранах радиолокационных станций, в зоне действия которых находилось ВС в момент авиационного (чрезвычайного) происшествия;

организовать опечатывание инструмента, средств наземного обеспечения общего применения (далее – СНО ОП), изъятие контрольных проб топлива, которые использовались при подготовке ВС к полету, дать указание о прекращении заправки и опечатывании расходных
емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка данного ВС;

организовать изъятие и хранение эксплуатационной и другой документации, имеющей отношение к данному авиационному (чрезвычайному или наземному) происшествию (плановые таблицы полетов, метеорологическая документация, летные и медицинские книжки экипажа (книжка оператора БЛА), документация органа ОВД, осуществлявшего руководство (управление) полетом, формуляры и журнал подготовки ВС, документы на горючее, масла, специальные жидкости и газы (аккумуляторные батареи БЛА), материалы последней тарировки бортовых СОК, аппаратные журналы радиообмена и учета работы радиотехнических средств);

зафиксировать на момент авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия данные о метеорологических условиях на аэродроме, площадке, полигоне, по маршруту полета и на месте авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия;

организовать проведение медицинского контроля летного состава (оператора БЛА), лиц, осуществлявших руководство (управление) полетом и непосредственную подготовку ВС к полету, получить письменные объяснения их действий;

организовать выявление ВС, выполнявших полеты в районе авиационного (чрезвычайного) происшествия в период указанного происшествия, и принять меры по сохранению информации бортовых СОК данных ВС;

установить очевидцев и иных лиц, которые могут иметь отношение к авиационному (чрезвычайному или наземному) происшествию, и получить их письменные объяснения для последующего представления комиссии;

информировать командира (начальника) авиационной части – эксплуатанта ВС (старшего авиационного начальника аэродрома вылета ВС) об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии с целью обеспечения сохранности информации и соответствующих документов о подготовке и выполнении полета ВС;

сформировать группу обеспечения работы комиссии.

Все материалы, полученные в результате проведенных мероприятий, должны быть переданы комиссии. На все изымаемые материалы составляются акты согласно приложению 3 и передаются комиссии.

1. Носители информации бортовых и наземных СОК, эксплуатационная, медицинская документация и другие материалы, связанные с авиационным (чрезвычайным или наземным) происшествием и его расследованием, хранятся в месте, определенном председателем комиссии. К изучению и анализу данных материалов, в части касающейся, по решению председателя комиссии допускаются члены комиссии. Эксперты, участвующие в расследовании авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, допускаются к данным материалам с разрешения председателя комиссии.
2. Вскрытие и прослушивание наземных и бортовых магнитофонов, декодирование и дешифрирование записей бортовых СОК, а также внесение каких-либо дополнений, изменений или поправок в документацию, относящуюся к полету и его обеспечению, без разрешения председателя комиссии запрещаются.
3. Материалы наземных СОК, при необходимости, могут использовать до прибытия комиссии специалисты органов, на которые возложена организация поисково-спасательного обеспечения полетов государственной авиации, в целях организации и проведения поисково-спасательных работ. В этом случае командир (начальник) авиационной части (старший авиационный начальник аэродрома) принимает меры по сохранению используемых материалов наземных СОК.
4. Руководители ремонтных органов (организаций), выполнявших ремонт и (или) техническое обслуживание ВС, с которым произошло авиационное (чрезвычайное или наземное) происшествие, после получения информации о происшествии принимают меры по обеспечению сохранности документации, относящейся к ремонту и эксплуатации ВС.

# ГЛАВА 7

# ПОРЯДОК РАБОТЫ КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

1. По прибытии на место АП председатель комиссии проводит заседание, на котором объявляет состав комиссии, заслушивает командира (начальника) авиационной части (старшего авиационного начальника аэродрома) об обстоятельствах АП и проделанной работе, определяет руководителей и состав рабочих органов комиссии, основные направления работ, дает указания по планированию работы комиссии и другим оперативным вопросам.
2. Председатель комиссии организует и контролирует работу комиссии на всех этапах расследования АП, координирует действия всех участников расследования.

Заседания комиссии оформляются протоколами. Оформление протоколов заседаний комиссии организует председатель административно-штабной подкомиссии. Протоколы подписывают все члены комиссии, присутствующие на заседании.

1. Работа комиссии и подкомиссий проводится по утвержденным председателем комиссии планам.
2. Комиссия определяет объекты для проведения аналитических, лабораторных и других исследований, которые вместе с описанием обстоятельств АП, необходимой документацией и техническим заданием на проведение исследований направляет в специализированные организации.
3. Исследования объектов авиационной техники проводятся, как правило, совместно с представителями организаций-разработчиков и организаций-изготовителей ВС на месте АП в специально подготовленных помещениях или на базе авиационно-технической лаборатории (борту ВС – летающей лаборатории), а также в научно-исследовательских организациях. В случае неприбытия указанных представителей в течение 5 дней с момента отправки уведомления об АП исследования проводятся без их участия.
4. Председатель комиссии (подкомиссии) выдает привлекаемому к расследованию эксперту (члену экспертной группы, специалисту) письменное задание на исследование объектов авиационной техники (иных объектов) с перечнем вопросов, требующих разрешения. Результаты исследования оформляются в виде заключения, которое подписывает эксперт (члены экспертной группы, специалист) и оно прилагается к материалам расследования.
5. Результаты работы подкомиссий оформляются в виде отчетов, которые после рассмотрения на заседании комиссии прилагаются к материалам расследования.
6. По результатам расследования АП составляется акт, который подписывают председатель и все члены комиссии.
7. Член комиссии, который не согласен с содержанием или выводами, изложенными в акте расследования АП, в течение суток письменно представляет председателю комиссии особое мнение с обоснованием и конкретными предложениями.

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

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

1. После подписания акт расследования АП представляется на утверждение руководителю уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностному лицу, назначившему комиссию). Для представления акта председатель комиссии готовит доклад, в котором указываются обстоятельства АП, его причины, вскрытые в ходе расследования недостатки и рекомендации комиссии по предупреждению аналогичных авиационных происшествий. Копия доклада прилагается к материалам расследования АП.
2. По результатам работы комиссии оформляется дело расследования АП по форме согласно приложению 4, которому в соответствии с законодательством Республики Беларусь определяется соответствующий ограничительный гриф.
3. Дело расследования АП оформляется в трех экземплярах, которые рассылаются:

первый экземпляр − в структурное подразделение;

второй экземпляр − руководителю республиканского органа государственного управления (органа управления авиацией) или ДОСААФ − эксплуатанта ВС;

третий экземпляр – в авиационную часть, эксплуатирующую ВС.

1. Первый экземпляр дела расследования АП, находящийся в структурном подразделении, является документом постоянного хранения. Срок хранения остальных экземпляров не может составлять менее 10 лет.
2. Порядок работы комиссии по расследованию чрезвычайного или наземного происшествия аналогичен порядку работы комиссии по расследованию АП.

# ГЛАВА 8

# ПРОВЕДЕНИЕ РАЗБОРА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ

# РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО (ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ИЛИ НАЗЕМНОГО) ПРОИСШЕСТВИЯ

1. После завершения расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия председатель комиссии (заместитель председателя) проводит в авиационной части его разбор с целью доведения до авиационного персонала:

причин авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия;

информации об опасных факторах, выявленных в результате расследования;

рекомендаций по предотвращению авиационных (чрезвычайных или наземных) происшествий.

1. Решение о времени и порядке проведения разбора, а также о привлекаемых к участию в нем должностных лицах принимает председатель комиссии.
2. Участники разбора имеют право задавать вопросы, представлять в письменной форме свои предложения и рекомендации, вытекающие из результатов расследования, направленные на повышение безопасности полетов.

# ГЛАВА 9

# ПОРЯДОК ПЕРЕСМОТРА ЗАКЛЮЧЕНИЯ КОМИССИИ.

# ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ПРИЧИНАХ АВИАЦИОННОГО (ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ИЛИ НАЗЕМНОГО) ПРОИСШЕСТВИЯ

1. Руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностное лицо, назначившее комиссию) может принять решение о проведении дополнительного расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия в случаях:

выявления новых обстоятельств авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия;

выявления фактов нарушения порядка и правил расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, повлиявших на его результаты;

поступления мотивированного заявления из заинтересованного республиканского органа государственного управления или ДОСААФ о пересмотре результатов расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия.

1. Мотивированное заявление о пересмотре результатов расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия должно быть аргументированным и может быть представлено не позднее 30 дней со дня утверждения акта данного расследования.
2. Дополнительное расследование авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия поручается комиссии, проводившей данное расследование, или комиссии в новом составе.
3. Результаты дополнительного расследования оформляются актом дополнительного расследования, который представляется на утверждение руководителю уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностному лицу, назначившему дополнительное расследование).

Акт дополнительного расследования составляется по форме, установленной для акта авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия, и в нем отражаются только вопросы, исследовавшиеся в ходе дополнительного расследования.

Акт дополнительного расследования вносится в дело расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия.

1. Акт дополнительного расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия после утверждения направляется:

в структурное подразделение;

руководителю республиканского органа государственного управления (органа управления авиацией) или ДОСААФ − эксплуатанта ВС;

командиру (начальнику) авиационной части, эксплуатирующей ВС.

# ГЛАВА 10

# РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА

1. Если АП с ВС произошло на территории иностранного государства, руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (по согласованию с руководителем республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС, с которым произошло АП) назначает уполномоченных представителей для участия в расследовании АП. Соответствующее уведомление о составе уполномоченных представителей направляется по дипломатическим каналам государству, на территории которого произошло АП.

Оформление направления в служебную командировку за пределы Республики Беларусь уполномоченных представителей осуществляется в установленном порядке через соответствующие республиканские органы государственного управления или ДОСААФ (иные государственные организации), служащими (работниками) которых они являются.

1. Доставку уполномоченных представителей, привлекаемых к расследованию АП, на территорию государства – места события и обратно организует руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ (иное уполномоченное должностное лицо) – эксплуатанта ВС, с которым произошло АП.
2. Если иностранное государство, на территории которого произошло АП, передает право расследования данного происшествия Республике Беларусь, такое расследование проводится в соответствии с настоящими Авиационными правилами с учетом национальных правил государства – места события. Если в соответствии с международными договорами установлены иные правила расследования авиационных происшествий, то применяются эти правила.
3. Вопросы, возникающие в ходе расследования АП, решают уполномоченные представители через председателя комиссии государства, проводящего расследование.

При необходимости проведения специальных исследований в научно-исследовательских организациях Республики Беларусь уполномоченные представители обязаны проинформировать об этом руководителя республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС.

1. По окончании работ, связанных с расследованием АП, уполномоченный представитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС составляет отчет о результатах участия в данном расследовании и направляет его руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС.
2. Решение о целесообразности эвакуации ВС принимает председатель комиссии государства, проводящего расследование АП, по согласованию с представителями правоохранительных органов, проводящими следственные действия по факту АП, и с государством – эксплуатантом ВС.

# ГЛАВА 11

# РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ С ИНОСТРАННЫМ ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ

1. В случае АП с иностранным ВС на территории Республики Беларусь уполномоченный орган безопасности полетов государственной авиации незамедлительно в установленном порядке направляет информацию об АП в уполномоченные органы безопасности полетов государственной авиации государства регистрации ВС, государства – эксплуатанта ВС, а при необходимости в уполномоченные органы безопасности полетов государственной авиации других заинтересованных государств в соответствии с международными договорами.
2. Организация поиска ВС, с которым произошло АП, спасание его пассажиров и членов экипажа, оказание им помощи осуществляются в соответствии с законодательством Республики Беларусь.
3. Решение о прекращении поисков не возвратившегося из полета иностранного ВС принимает руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации (должностное лицо, назначившее расследование) по согласованию с государством регистрации ВС или другим заинтересованным государством.
4. Республика Беларусь вправе передать право расследования государству регистрации ВС или другому заинтересованному государству, которое оформляется отдельным документом.

В данном случае расследование организует руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации государства, которому переданы права на расследование.

1. Организацию расследования АП с иностранным ВС осуществляет руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации.
2. Расследование авиационных происшествий с иностранным ВС проводит комиссия, которую назначил руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации, в соответствии с настоящими Авиационными правилами и международными договорами.
3. Участие уполномоченных представителей в расследовании АП осуществляется в соответствии с международными договорами.
4. Руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации, которому переданы права на расследование, в установленном порядке включает уполномоченных представителей и советников уполномоченных представителей заинтересованных государств в состав рабочих органов комиссии по расследованию АП.
5. Степень участия уполномоченных представителей и советников уполномоченных представителей заинтересованных государств в расследовании АП по согласованию с председателем комиссии определяет руководитель уполномоченного органа безопасности полетов государственной авиации, которому переданы права на расследование.

Уполномоченные представители и советники уполномоченных представителей имеют право:

посещать место АП;

осматривать ВС или его части, а также средства и объекты обеспечения полетов ВС;

получать информацию, содержащую показания очевидцев, предлагать тематику опроса очевидцев;

быть допущенными ко всем относящимся к АП материалам и объектам;

получать относящиеся к АП документы;

участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места АП, таких как осмотр и исследования агрегатов, технические консультации, испытания и моделирование с целью расследования АП;

принимать участие в совещаниях, связанных с формулированием выводов, причин и рекомендаций по предупреждению аналогичных авиационных происшествий.

1. Решение о целесообразности эвакуации иностранного ВС принимают председатель комиссии по расследованию АП по согласованию с представителями правоохранительных органов, проводящими следственные действия по факту АП, с государством регистрации ВС или другим заинтересованным государством.

# ГЛАВА 12

# ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВИАЦИОННОМ (ЧРЕЗВЫЧАЙНОМ ИЛИ НАЗЕМНОМ) ПРОИСШЕСТВИИ

1. Всю полученную информацию относительно обстоятельств авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия участники расследования докладывают председателю комиссии, с согласия которого они могут использовать данную информацию для принятия мер, направленных на повышение безопасности полетов. Указанную информацию запрещается предоставлять или обсуждать с лицами, не входящими в состав комиссии, или со специалистами, не привлекаемыми для проведения расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия.
2. После завершения расследования официальная информация об авиационном (чрезвычайном или наземном) происшествии и результатах его расследования доводится до соответствующих должностных лиц, сведения общественности, специалистов организаций и граждан в порядке, установленном в законодательстве Республики Беларусь и международных договорах.

# ГЛАВА 13

# РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО (ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ИЛИ НАЗЕМНОГО) ПРОИСШЕСТВИЯ

1. На основании анализа результатов расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия комиссия разрабатывает рекомендации по предупреждению аналогичных происшествий. При разработке рекомендаций учитываются все опасные факторы, в том числе находящиеся вне причинно-следственной связи с происшествием, но представляющие угрозу безопасности полетов.
2. На основании разработанных комиссией рекомендаций в ОрБП органов управления авиацией республиканских органов государственного управления или ДОСААФ разрабатывается план мероприятий по предотвращению аналогичных авиационных (чрезвычайных или наземных) происшествий.
3. План мероприятий по предотвращению аналогичных авиационных (чрезвычайных или наземных) происшествий должен быть разработан в течение 30 дней со дня окончания расследования авиационного (чрезвычайного или наземного) происшествия.

Допускается разработка объединенного плана мероприятий по результатам расследования нескольких авиационных (чрезвычайных или наземных) происшествий.

# РАЗДЕЛ III

# РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

# ГЛАВА 14

# СООБЩЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННОМ ИНЦИДЕНТЕ

1. О САИ командир (начальник) авиационной части докладывает немедленно устно руководителю органа управления авиацией – эксплуатанта ВС, а о САИП – по подчиненности руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ.

Об остальных авиационных инцидентах командир (начальник) авиационной части докладывает после окончания летной смены на ЦКП органа управления авиацией Министерства обороны (в орган управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – эксплуатанта ВС), где они учитываются в журнале учета докладов об авиационных инцидентах по форме согласно приложению 5.

Обо всех авиационных инцидентах из ОрБП авиационной части немедленно сообщается в ОрБП органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ.

1. Руководитель ОрБП органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – эксплуатанта ВС после получения сообщения о САИП немедленно устно информирует руководителя структурного подразделения*.* Об остальных авиационных инцидентах структурное подразделение информируется по мере поступления информации об АИ из авиационной части.
2. В сообщении указываются:

вид АИ;

дата;

время суток;

метеорологические условия;

наименование авиационной части;

аэродром;

тип ВС;

должность, класс, воинское (специальное) звание, фамилия командира экипажа;

номер упражнения, содержание полетного задания, этап полета;

известные обстоятельства, действия летчика (экипажа) и лиц, входящих в состав группы руководства полетами (далее – ГРП);

характер повреждения ВС;

данные об авиационной технике, если АИ связан с ее отказом;

данные о лицах, входящих в состав ГРП (органа ОВД), если АИ связан с их действиями.

1. Письменное сообщение о САИП командир (начальник) авиационной части представляет по подчиненности руководителю республиканского органа государственного управления или ДОСААФ и в структурное подразделение в течение 24 часов с момента АС.

В письменном сообщении указываются те же сведения, что и в устном докладе, а также другие сведения, выявленные к моменту представления донесения.

# ГЛАВА 15

# ВЫЯВЛЕНИЕ И РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

1. Для выявления и расследования авиационных инцидентов используются:

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

материалы объективного контроля;

сообщения должностных лиц, контролирующих полеты;

записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

бортовая и техническая документация;

заявления граждан и должностных лиц;

свидетельства очевидцев.

1. Вид АИ определяется по перечню согласно приложению 6.

Решение о классификации АИ принимает командир (начальник) авиационной части, эксплуатирующей ВС.

1. Расследование АИ и разработка мероприятий по результатам их расследования проводятся с той же целью и в той же последовательности, как и при АП.
2. Расследование САИ (САИ с повреждением БЛА) проводит комиссия, состав которой утверждает руководитель органа управления авиацией или уполномоченное должностное лицо.

Расследование САИП пилотируемого ВС проводит комиссия, состав которой утверждает руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ – эксплуатанта ВС.

Расследование остальных АИ проводит комиссия, состав которой утверждает командир (начальник) авиационной части.

Члены комиссии по расследованию АИ имеют те же права и обязанности, что и члены комиссии при расследовании АП.

1. При расследовании САИП к работе в комиссии могут приглашаться представители организаций-разработчиков и организаций-изготовителей ВС, а также ремонтного предприятия и иные специалисты.
2. По результатам расследования САИ и САИП составляется акт в трех экземплярах по форме согласно приложению 7, который утверждает руководитель, назначивший комиссию. Первый экземпляр акта хранится в структурном подразделении, второй экземпляр – в ОрБП органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ − эксплуатанта ВС, третий экземпляр – направляется в авиационную часть.

По результатам расследования АИ составляется карточка учета АИ.

# РАЗДЕЛ IV

# УЧЕТ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ

# ГЛАВА 16

# УЧЕТ АВИАЦИОННЫХ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НАЗЕМНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1. Каждое авиационное, чрезвычайное и наземное происшествие подлежит обязательному учету в журналах учета авиационных, чрезвычайных и наземных происшествий по форме согласно приложению 8, которые ведутся в уполномоченном органе безопасности полетов государственной авиации и ОрБП органов управления авиацией республиканских органов государственного управления или ДОСААФ.

Журналы учета авиационных, чрезвычайных и наземных происшествий являются документами постоянного хранения, подлежат учету установленным порядком.

1. На каждое АП в уполномоченном органе безопасности полетов государственной авиации и ОрБП органов управления авиацией республиканских органов государственного управления или ДОСААФ ведутся карточки учета АП по форме согласно приложению 9.
2. Учет АП ведется по перечню причин согласно приложению 10.

#

# ГЛАВА 17

# УЧЕТ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

1. На АИ в авиационных частях оформляются карточки учета АИ в двух экземплярах по форме согласно приложению 11. Один экземпляр указанных карточек к 15-му и 30-му числу каждого месяца (на САИ и САИП не позднее 5 дней после утверждения акта расследования) направляется в ОрБП органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ.

Из ОрБП органа управления авиацией республиканского органа государственного управления или ДОСААФ копии указанных карточек направляются в уполномоченный орган безопасности полетов государственной авиации не позднее 5 дней после поступления.

1. В авиационных подразделениях АИ из-за нарушений (ошибок) летного состава (членов экипажа ВС) учитываются в журнале учета АИ, нарушений (ошибок) летного состава (членов экипажа ВС) по форме согласно приложению 12. Ответственным за ведение журнала назначается заместитель командира (начальника) авиационного подразделения.
2. В авиационной части, части обеспечения, органе ОВД АИ учитываются в журнале учета АИ по форме согласно приложению 13.
3. В органах управления авиацией республиканских органов государственного управления и ДОСААФ, уполномоченном органе безопасности полетов государственной авиации АИ учитываются в журнале учета АИ по форме согласно приложению 14. Ответственным за ведение журнала является должностное лицо, которое назначает руководитель органа управления авиацией (структурного подразделения).
4. Проверку полноты учета и правильности классификации АИ осуществляют:

в авиационном подразделении – командир (начальник) авиационной части или его заместители не реже одного раза в месяц;

в авиационной части (части обеспечения) – должностное лицо, уполномоченное руководителем органа управления авиацией не реже одного раза в квартал.

Результаты проверки, а также указания по устранению вскрытых недостатков проверяющие записывают в соответствующий раздел журнала учета АИ.

Обо всех АИ, нарушениях, ошибках и упущениях, допущенных во время летной смены и дежурства расчета органа ОВД, информируется авиационный персонал авиационной части до очередных полетов (дежурства). Информация о выводах и мероприятиях по предотвращению подобных АИ доводится до авиационного персонала по окончании их расследования.

# Приложение 1

# к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ЖУРНАЛ

# учета оперативной информации об авиационных, чрезвычайных и наземных происшествиях

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Дата и время получения информации | От кого получена информа-ция | Содержание информации | Профилак-тические мероприятия | До кого доведена информа-ция и время доведения | Указания старшего командира (начальника). Принятые меры |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

# Приложение 2

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

# АКТ расследования наземного

Форма

# происшествия

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, воинское (специальное) звание, подпись, инициалы и фамилия должностного лица, назначившего комиссию)

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_г.

АКТ

расследования наземного происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(вид происшествия, тип ВС)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части,

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

республиканского органа государственного управления или ДОСААФ)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата события, день недели, время суток, время события: местное/московское/по Гринвичу)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(место происшествия, его географические координаты)

##### I. Фактическая информация

1. Данные об организации работы:

основание для выполнения работы;

полнота и своевременность мероприятий по организации работы;

выводы о соответствии организации работы нормативным требованиям.

2. Данные об инженерно-техническом составе (далее – ИТС), закрепленном приказом командира (начальника) авиационной части за воздушным судном (далее – ВС):

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Штатная должность | Воинское (специальное) звание | Фамилия, имя, отче-ство | Классная квали-фикация и год ее присвоения | Последствия для ИТС (погиб, ранен, не найден) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

Оценка профессиональной подготовленности ИТС, закрепленного за ВС, и вывод о соответствии его уровня подготовки виду работ на ВС:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3. Данные об авиационном персонале и других лицах, имеющих отношение к наземному происшествию:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Штатная должность | Воинское (специальное) звание | Фамилия, имя, отчес-тво | Классная квали-фикация и год ее присвоения | Стаж работы |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

4. Данные об авиационной технике:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(тип ВС, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, налет (наработка) с начала

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

эксплуатации, количество посадок и ремонтов, дата последнего ремонта, налет (наработка) и

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

количество посадок после последнего ремонта)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(тип двигателя (двигателей), заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, наработка

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

с начала эксплуатации, количество ремонтов и дата последнего ремонта, наработка после

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

последнего ремонта)

Оценка соответствия технической эксплуатации ВС установленным требованиям:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Метеорологическая и орнитологическая информация:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прогноз погоды и фактические метеорологические и орнитологические условия на месте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

наземного происшествия)

6. Данные об аэродроме:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(класс аэродрома и характеристика взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

размещения ВС)

Краткая оценка технической эксплуатации аэродрома:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7. Действия аварийно-спасательной службы:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(количество сил и средств, привлекаемых к проведению аварийно-спасательных работ,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

своевременность их приведения в готовность, результаты аварийно-спасательных работ)

Краткая оценка проведенным аварийно-спасательным работам и работам по ликвидации последствий наземного происшествия:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

8. Состояние ИТС после наземного происшествия:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(причины гибели людей, количество людей, получивших телесные повреждения)

9. Другая информация:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(вся фактическая информация, полученная из других источников, необходимая для \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

установления обстоятельств наземного происшествия и составления заключения о

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

его причинах)

#### II. Обстоятельства наземного происшествия

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

время суток, время (местное/московское/по Гринвичу) и аэродром базирования;

по истечении какого времени после начала работ, в каком месте (название пункта, где произошло событие, или азимут и расстояние от характерного ориентира), на каком этапе работы, при каких условиях возникли и как развивались события;

действия ИТС и другого авиационного персонала при возникновении и развитии события;

действия руководителя работ (других лиц) при возникновении и развитии события;

характер повреждения ВС (авиационного двигателя, вспомогательной силовой установки);

последствия для ИТС и другого авиационного персонала;

последствия для ВС (авиационного двигателя, вспомогательной силовой установки);

последствия для окружающей среды на месте наземного происшествия.

III. Недостатки, выявленные при расследовании

 наземного происшествия

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

Выводы о влиянии недостатков:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

#### IV. Заключение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(в произвольной форме излагаются причины наземного происшествия. Формулировка

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

причин должна исключать двусмысленное их понимание)

#### V. Рекомендации и предложения комиссии по расследованию наземного происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(рекомендации и предложения, направленные на предотвращение подобных наземных

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

происшествий и устранение выявленных при расследовании недостатков)

Председатель комиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Заместитель председателя комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Приложения к акту расследования наземного происшествия:

1. Версии наземного происшествия с описанием выводов по результатам их проработки.

2. Акт осмотра места наземного происшествия.

3. Схема места наземного происшествия.

4. Фотоснимки места наземного происшествия.

5. Акт осмотра ВС.

6. Акты осмотра (вскрытия) бортовых носителей средств объективного контроля.

7. Акты изъятия отдельных деталей (фрагментов) ВС, бортовых (наземных) носителей средств объективного контроля, авиационных средств поражения и пиротехнических средств, эксплуатационной и другой документации.

8. Документы (их копии), выданные в правоохранительных органах (в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь).

9. Объяснения авиационного персонала и других лиц, причастных к наземному происшествию.

10. Протоколы медицинского освидетельствования авиационного персонала и других лиц, причастных к наземному происшествию.

11. Результаты дешифрирования бортовых носителей информации СОК (протоколы дешифрирования и сигналограммы).

12. Особые мнения членов комиссии о причинах наземного происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах наземного происшествия.

13. Протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования.

14. Отчеты подкомиссий с приложениями.

15. Отчеты по специальным исследованиям.

16. Служебная информация.

17. Экспертные заключения.

К акту расследования могут прилагаться другие документы и материалы, имеющие отношение к наземному происшествию.

Все документы и материалы дела расследования брошюруются в папки, обеспечивающие установленные сроки хранения.

### Приложение 3

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

АКТ

изъятия и осмотра внешнего состояния\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (указать предмет изъятия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г.

(город, населенный пункт, географические координаты)

Изъятие начато в \_\_\_\_ часов \_\_\_\_ минут.

Изъятие закончено в \_\_\_\_ часов \_\_\_\_ минут.

Изъятие выполнил \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, воинское (специальное) звание, фамилия, инициалы)

в присутствии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, воинское (специальное) звание, фамилия, инициалы)

в \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и погодных \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ условиях

(дневных, ночных) (указать погодные условия)

изъял \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(указать предмет изъятия: наименование, тип, количество, заводской номер при

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ для приобщения к делу расследования.

его наличии, дата выпуска)

Изымаемые предметы находятся в \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

(указать откуда изымаются предметы)

Изымаемые предметы обнаружил

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(указать должность, воинское (специальное) звание, фамилию, инициалы обнаружившего)

\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г. в \_\_\_\_ часов \_\_\_\_ минут в \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

(указать место обнаружения, географические координаты)

Внешнее состояние изымаемых предметов: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

(указать внешнее состояние, наличие (отсутствие) повреждений)

Перед изъятием выполнено фотографирование изымаемых предметов фотоаппаратом \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ при \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(указать марку фотоаппарата) (вид освещения, использование

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ освещении

фотовспышки)

с расстояния \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ метров до фотографируемых объектов

(указать прописью)

и места изъятия с масштабированием (прикладывается мерная линейка) в количестве\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ снимков.

(количество прописью)

При невозможности фотографирования указывается причина.

Приложение: Фотографии места обнаружения и внешнего вида изымаемых предметов на \_\_ л. в \_\_ экз.

Должностное лицо, проводившее изъятие:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, роспись, инициалы, фамилия)

Присутствующие:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, роспись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, роспись, инициалы, фамилия)

Копию акта получил \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, роспись, инициалы, фамилия)

# Приложение 4

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ДЕЛО

расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_, пилотируемого

 (вид происшествия) (тип)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, классификация, воинское (специальное) звание, фамилия, имя, отчество

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

командира экипажа)

произошедшей \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата и место авиационного происшествия)

Расследование авиационного (чрезвычайного) происшествия проведено комиссией, назначенной приказом (должность лица, назначившего комиссию) от «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_г. № \_\_\_\_\_, в составе:

председателя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (должность, воинское (специальное) звание, фамилия, инициалы)

заместителя председателя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (должность, воинское (специальное) звание, фамилия, инициалы)

членов комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

 (должности, воинские (специальные) звания, фамилия, инициалы)

Сроки работы комиссии:

начало: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (дата обнаружения места происшествия)

окончание \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

 (дата утверждения акта расследования)

В расследовании авиационного (чрезвычайного) происшествия принимали участие представители:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(перечисляются специалисты республиканских органов государственного управления или

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ДОСААФ, научно-исследовательских, конструкторских, ремонтных и иных организаций,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

в том числе зарубежных при их привлечении, с указанием должностей, воинских

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(специальных) званий, фамилий, инициалов)

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

1. Акт расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия.

2. Приложения к акту расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия:

версии авиационного (чрезвычайного) происшествия с описанием выводов по результатам их проработки;

кроки места авиационного (чрезвычайного) происшествия;

аэрофотоснимки места авиационного (чрезвычайного) происшествия;

схема столкновения воздушного судна (далее – ВС) с земной (водной) поверхностью;

акт осмотра, схема и фотографии места падения ВС и его обломков;

объяснения лиц, причастных к авиационному (чрезвычайному) происшествию;

результаты дешифрирования бортовых носителей информации средств объективного контроля (далее – СОК) (протоколы дешифрирования и сигналограммы);

протокол переговоров между членами экипажа ВС;

протокол переговоров лиц группы руководства полетами (далее – ГРП) и органов обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) с экипажем ВС;

фотоснимки радиолокационной проводки ВС;

копия кальки проводки ВС на планшетах;

схема (траектория) полета (участка полета с момента возникновения особой ситуации);

модель возникновения и развития особой ситуации в полете;

модель причинно-следственных связей;

особые мнения членов комиссии о причинах авиационного (чрезвычайного) происшествия с обоснованиями и предложениями об иных причинах авиационного (чрезвычайного) происшествия;

протоколы заседаний комиссии, на которых возникли разногласия по вопросам расследования.

3. Отчеты подкомиссий с приложениями.

4. Отчеты по специальным исследованиям.

5. Служебная информация.

6. Экспертные заключения.

7. Донесения об авиационном (чрезвычайном) происшествии и результатах его расследования.

8. Профилактические мероприятия по результатам расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия.

Все документы и материалы дела расследования брошюруются в папки, обеспечивающие установленные сроки хранения.

Экз. № \_\_\_

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия должностного лица, назначившего комиссию)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_200 \_\_ г.

АКТ

расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(вид происшествия, тип ВС)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

республиканского органа государственного управления или иной организации)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата события, день недели, время суток, время события: местное/московское/по Гринвичу)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(место происшествия, его географические координаты)

##### I. Фактическая информация

1. Данные об организации полетов:

полнота и своевременность мероприятий по организации полетов;

выводы о соответствии организации полетов нормативным требованиям.

2. Данные о членах экипажа (операторе беспилотного летательного аппарата):

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Штатная должность | Воинское (специальное) звание | Фамилия, имя, отче-ство | Классная квали-фикация и год ее присвоения | Последствия для членов экипажа (погиб, ранен, не найден) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

Оценка профессиональной подготовленности членов экипажа и вывод о соответствии его уровня подготовки полетному заданию:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3. Данные о лицах управления полетом (ГРП, ОВД):

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Штатная должность | Воинское (специальное) звание | Фамилия, имя, отче-ство | Классная квали-фикация и год ее присвоения | Стаж руководства и количество руководств полетами за последние 12 месяцев |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

Оценка профессиональной подготовленности лиц управления полетом и их действий при возникновении и развитии особой ситуации в полете:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4. Данные о пассажирах:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Фамилия, имя, отче-ство | Отношение к воин-ской службе, дол-жность, место работы | Основание для полета на данном воздушном судне | Последствия для пасса-жира (погиб, ранен, невредим, не найден) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

Оценка обоснованности допуска к воздушной перевозке перечисленных лиц:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Данные о характере перевозимых грузов:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование перевозимого груза | Габариты (м) | Вес(кг) | В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза | Общий вес груза | Центровка |
| длина | ширина | высота |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Заключение о соответствии взлетной массы и центровки требованиям руководства по летной эксплуатации ВС и оценка соответствия допущенных к воздушной перевозке грузов установленным требованиям:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6. Данные об авиационной технике:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(тип ВС, заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, налет с начала эксплуатации,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

количество посадок и ремонтов, дата последнего ремонта, налет и количество посадок после

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

последнего ремонта)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(тип двигателя (двигателей), заводской номер, завод-изготовитель, дата выпуска, наработка

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

с начала эксплуатации, количество ремонтов и дата последнего ремонта, наработка после

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

последнего ремонта)

Оценка соответствия технической эксплуатации ВС установленным требованиям:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

7. Метеорологическая и орнитологическая информация:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прогноз погоды и фактические метеорологические и орнитологические условия на

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

аэродромах взлета и посадки, по маршруту полета и на месте происшествия)

Краткая оценка метеорологического и орнитологического обеспечения полета:

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

8. Данные об аэродроме:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(класс аэродрома и характеристика взлетно-посадочной полосы, минимум для взлета и

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

посадки)

Краткая оценка технической эксплуатации аэродрома:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

9. Данные о средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(данные об использовавшихся во время полета средствах связи, навигации, посадки и ОВД)

Краткая оценка соответствия технической эксплуатации средств связи и радиотехнического обеспечения полетов установленным требованиям:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

10. Действия аварийной поисково-спасательной службы:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(количество сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных работ,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

своевременность их приведения в готовность, результаты поисково-спасательных работ)

Краткая оценка проведенным поисково-спасательным работам и работам по ликвидации последствий авиационного (чрезвычайного) происшествия:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

11. Состояние членов экипажа и пассажиров после авиационного (чрезвычайного) происшествия:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(причины гибели находившихся на борту ВС людей, количество людей, получивших

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 телесные повреждения)

12. Другая информация:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(вся фактическая информация, полученная из других источников, необходимая для

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

установления обстоятельств авиационного (чрезвычайного) происшествия и составления

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

заключения о причинах данного события)

#### II. Обстоятельства авиационного (чрезвычайного) происшествия

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

задание на полет, номер упражнения курса боевой (летной, учебно-летной и другой) подготовки рода авиации, какой по очередности, на каком часу летной смены, в каких условиях выполнялся полет и метеоминимум командира ВС;

время суток, время (местное/московское/по Гринвичу) и аэродром взлета;

по истечении какого времени после взлета, в каком месте (название пункта, где произошло событие, или азимут и расстояние от характерного ориентира), на каком этапе полета, в чьей зоне ответственности, на какой высоте и скорости полета, при каких условиях возникла и как развивалась особая ситуация в полете;

действия членов экипажа при возникновении и развитии особой ситуации в полете и степень влияния данных действий на исход полета;

описание отклонений в работе и отказов систем ВС (при их наличии);

действия руководителя полетами (командира группы и других лиц, управляющих полетом) при возникновении и развитии особой ситуации в полете;

действия авиационного персонала и других лиц, действия или бездействие которых повлияло на возникновении и развитии особой ситуации в полете;

характер падения (посадки) ВС (положение ВС, угол падения, траектория полета до удара о землю и другие);

условия применения членами экипажа средств спасения (скорость, высота полета, положение ВС, срабатывание автоматики системы спасения и другие), а также причины неиспользования средств спасения или их позднего применения;

последствия для членов экипажа (пассажиров);

последствия для ВС;

последствия для окружающей среды на месте происшествия.

III. Недостатки, выявленные при расследовании

авиационного (чрезвычайного) происшествия, и их влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета

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

в организации полетов;

в ОВД (управлении полетами);

в действиях членов экипажа;

в обеспечении полетов;

в проектировании, изготовлении и ремонте авиационной техники;

в испытаниях авиационной техники и регламентации летной работы;

в проектировании, изготовлении и ремонте средств обеспечения полетов;

другие недостатки.

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

IV. Заключение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(в произвольной форме излагаются причины авиационного (чрезвычайного)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

происшествия, его классификация согласно приложению 10 к Авиационным правилам

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

организации расследования авиационных событий, произошедших

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

с государственными воздушными судами Республики Беларусь,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

их классификации и учета. Формулировка причин должна исключать

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

двусмысленное их понимание)

V. Рекомендации и предложения членов комиссии по расследованию авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(рекомендации и предложения, направленные на устранение выявленных

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

при расследовании недостатков)

Председатель комиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Заместитель председателя комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рассмотрен на заседании комиссии

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20 \_\_г.

Протокол № \_\_\_\_

ОТЧЕТ

летной подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (вид происшествия) (тип)

произошедшего \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части, республиканского органа государственного

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

управления или иной организации – эксплуатанта ВС)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия в период с\_\_\_\_\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г. установила:

I. Данные об организации полета

1. Основание для принятия решения о проведении полета:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата принятия решения, кем оно принято, для решения каких задач, когда и в какой форме

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

поставлена задача руководящему составу авиационной части, командирам (начальникам)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

авиационных подразделений и командирам (начальникам) частей и подразделений,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

обеспечивающих полеты)

2. Полнота мероприятий, проведенных штабом авиационной части, на основании принятого решения о проведении полета:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(своевременность подачи заявок на выполнение полеты и их обеспечение, подготовка

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

предложений по использованию воздушного пространства, полигонов,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

разработка плановых таблиц)

3. Планирование полетов:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(соответствие запланированных упражнений замыслу проведения полетов, соблюдение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

методической последовательности запланированных упражнений, соблюдение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

установленных в курсе боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации норм по

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

количеству запланированных полетов и налету членов экипажей в летную смену,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

соблюдение времени, необходимого для подготовки ВС к повторному полету, определение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

экипажей-разведчиков (доразведчиков) погоды, экипажей поисково-спасательных

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ВС, наличие резервных ВС, планирование оперативного объективного контроля,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

количество разработанных таблиц по вариантам полетов и другие необходимые данные)

4. Подготовка членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата) к полетам:

общая подготовка:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата проведения, кем организована и кем проведена, полнота проведения)

предварительная подготовка:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата проведения, кем поставлены задачи на выполнение полетов и их полнота, качество

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

проведения самостоятельной подготовки, тренировок на тренажерах (в кабинах ВС),

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

контроля готовности к полетам)

предполетная подготовка:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(прохождение медицинского контроля, полнота предполетных указаний, выполнение

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

необходимых расчетов для конкретных условий полета, прием авиационной техники,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

подготовка и проверка защитного снаряжения, подготовка и проверка рабочих мест кабины

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ВС к предстоящему полетному заданию)

5. Разведка погоды:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(своевременность и полнота проведения радиолокационной разведки погоды)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(данные воздушной разведки погоды, наличие опасных явлений погоды)

6. Выводы о полноте и соответствии организации полета нормативным требованиям:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

II. Данные о должностных лицах, участвовавших в организации, выполнении полета и его обслуживании

7. Данные о командире (начальнике) авиационной части:

воинское (специальное) звание, фамилия, имя, отчество, год рождения, образование общее и военное (когда и какие учреждения образования окончил);

дата назначения на должность;

сроки прохождения военной (специальной) службы на основных должностях;

когда прибыл в данную авиационную часть;

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

местонахождение и действия в момент данного авиационного (чрезвычайного) происшествия.

8. Данные о командире экипажа (операторе беспилотного летательного аппарата) (в случае выполнения вывозных или контрольных полетов данные заполняются на инструктора и летчика, а при выполнении группового полета − на ведущего и ведомого, если их действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации) и членах экипажа, чьи действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации (должность, воинское (специальное) звание, фамилия, имя, отчество, число, месяц и год рождения, образование общее и военное, присвоенная классная квалификация (дата, номер приказа, на каком типе ВС), сроки прохождения службы на летных должностях, с какого времени летает на данном типе ВС, когда и где проходил переучивание на данный тип ВС):

8.1. данные о налете (раздельно для боевых и учебно-боевых ВС):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Типы ВС | Налет в часах | Количество посадок (захо-дов) с примене-нием посадоч-ных систем |
| днем | ночью |
| общий | в том числе | под шторкой | в ПМУ | из них в облаках | в стратосфере | общий | в том числе | под шторкой | в ПМУ | из них в облаках | в стратосфере | днем | ночью |
| тренировочный | контрольный | инструкторский | тренировочный | контрольный | инструкторский | всего | УМП | всего | УМП |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| Дата, метеоусловия, условное обозначение полета, номер упражнения | Налет (час, мин): днем, ночью, всего, в том числе тренировочных  |
| 1 | 2 |
|  |  |

8.4. данные о проведении тренажей:

|  |  |
| --- | --- |
| На тренажере | В кабине ВС (на рабочем месте оператора беспилотного летательного аппарата) |
| общий налет (ч, мин) | количество полетов | по особому случаю, связанному с данным авиационным проис-шествием (коли-чество, дата проведе-ния последнего тренажа) | последний тренаж по особому случаю | по особому случаю, связанному с данным авиационным проис-шествием (коли-чество, дата проведе-ния последнего тренажа) | по особому случаю в полете (количество) | по отработке взаимодействия экипажа с лицами, входящими в состав группы руководства полетами (коли-чество, дата послед-него тренажа) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

8.5. данные о соблюдении установленных минимальных сроков проверки за последние 12 месяцев:

по технике пилотирования (в соответствии с курсом боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации, для инструктора – дополнительно зачетно-методические полеты; для ведущего – контрольные для проверки техники пилотирования строем):

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка)

по боевому применению:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка)

по навигации:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка)

8.6. данные по парашютной подготовке (в случае авиационного события с беспилотным летательным аппаратом не заполняется):

учебно-тренировочные прыжки с парашютом:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(количество (общее/за последние 12 месяцев), дата последнего прыжка)

наземное катапультирование:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(количество, дата последней тренировки)

тренаж на специальных тренажерах:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(тип тренажера, количество тренировок, дата последнего тренажа)

комплексный тренаж по использованию средств спасения:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(вид тренажа, количество, дата последнего тренажа)

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

8.8. данные о соответствии подготовки к полетам требованиям нормативных правовых актов и методических пособий, когда и кто контролировал готовность членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата) к полету;

8.9. данные о полноте выполнения заданий на полет, об отклонении в технике в пилотирования и эксплуатации авиационной техники от требований, изложенных в руководстве по летной эксплуатации, и от нормативов определенных в курсе боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации, по данным бортовых и наземных СОК в предыдущих 10 полетах;

8.10. наличие авиационных инцидентов за последние 12 месяцев, их причины;

8.11. имел ли в прошлом авиационные происшествия, их причины;

8.12. имеются ли дисциплинарные взыскания, какие и за что;

8.13. семейное положение, количество детей, их возраст;

8.14. жилищные условия;

8.15. результаты предполетного медицинского контроля:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата проведения, пульс, артериальное давление, температура, заключение о допуске к полетам)

8.16. дата и заключение врачебно-летной комиссии и последнего периодического осмотра. Перенесенные заболевания в межкомиссионный период;

8.17. данные о времени и месте использования очередного отпуска и профилактического отдыха за последние два года;

8.18. краткая характеристика состояния здоровья и эмоционального состояния накануне и в день полетов, режим труда и отдыха, соответствие летной нагрузки состоянию здоровья и физической выносливости, характерные особенности личности;

8.19. краткая летная характеристика;

8.20. краткие выводы об уровне летной подготовки членов экипажа (инструктора, оператора беспилотного летательного аппарата) и их соответствии полетному заданию.

9. Данные о лицах ГРП (о руководителе полетами в любом случае, о других – в случае, если их действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации в полете):

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

военное образование (когда и что окончил);

сроки прохождения военной (специальной) службы на основных должностях;

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

когда и где проходил подготовку к руководству полетами;

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

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

установленные командиром (начальником) допустимые перерывы в руководстве полетами;

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

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Месяц | Дата | День/Ночь | Метеоусловия | Количество ВС |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

соблюдение правил подготовки к руководству полетами:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(кто и когда поставил задачу, организовал подготовку и осуществлял контроль)

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

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

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

данные медицинского осмотра перед руководством полетами:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(пульс, артериальное давление, температура, заключение о допуске к руководству полетами)

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

краткие выводы об уровне профессиональной подготовки.

III. Фактическая информация

10. Содержание полетного задания и его соответствие уровню подготовки членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата), метеоминимуму и условиям выполнения.

11. Воздушная и навигационная обстановка в районе полетов на период возникновения ситуации в полете, приведшей к авиационному (чрезвычайному) происшествию.

12. Фактические метеорологические, гидрологические и орнитологические (при необходимости) условия на период возникновения ситуации в полете, приведшей к авиационному (чрезвычайному) происшествию.

13. Данные о средствах связи и радиотехнического обеспечения полетов, навигации, имеющихся и используемых в процессе полета, во время которого произошло авиационное (чрезвычайное) происшествие.

14. Характер возникновения и развития особой ситуации в полете, какие факторы оказали влияние на развитие данной ситуации:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(в какое время после взлета появилась особая ситуация в полете, на каком этапе полета,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

при каких параметрах полета ВС, действия членов экипажа (оператора беспилотного

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

летательного аппарата), лиц ГРП или должностных лиц ОВД при возникновении и

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

развитии особой ситуации, чем это подтверждается)

15. Исход полета:

последствия для членов экипажа (в случае авиационного события с беспилотным летательным аппаратом не заполняется):

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(указываются, кто погиб, ранен, не найден, невредим, чем подтверждается)

последствия для пассажиров:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(указываются число погибших, раненых, ненайденных, невредимых, чем подтверждается)

последствия для ВС:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(степень разрушения, повреждения, чем подтверждается) последствия для окружающей

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

среды)

иные последствия;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(число погибших, раненых на месте авиационного происшествия, нанесенный ущерб

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

строениям, лесным массивам, сельскохозяйственным угодьям, водоемам и тому подобное,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

чем подтверждается)

16. Анализ материалов СОК:

результаты дешифрирования регистрируемых параметров, характеризующих траекторию движения ВС в пространстве и действия членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата) с органами управления воздушным судном;

результаты дешифрирования магнитофонных записей радиообмена с пунктом управления;

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

возникновение и развитие особой ситуации в полете)

результаты дешифрирования магнитофонной записи переговоров членов экипажа:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(в хронологической последовательности указываются фразы, подтверждающие

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

возникновение и развитие особой ситуации в полете)

результаты дешифрирования фотоснимков экранов радиолокационных средств:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(время, азимуты, дальности положения ВС до пропадания отметок на экранах

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

радиолокационных станций)

результаты дешифрирования других средств, подтверждающих возникновение и развитие особой ситуации в полете:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Выводы из анализа материалов СОК:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

IV. Недостатки, выявленные при расследовании авиационного (чрезвычайного) происшествия, и их влияние на возникновение, развитие особой ситуации и исход полета

17. Указываются все отклонения в функционировании человека по направлениям проведенных исследований с перечнем фактов, что и кем было нарушено:

в организации полетов;

в ОВД (управлении полетами);

в действиях членов экипажа;

в обеспечении полетов;

в регламентации летной работы;

другие отклонения.

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

V. Заключение

На основании проведенных исследований и анализа их результатов делаются выводы об опасных факторах, находящихся, по мнению членов летной подкомиссии, в причинно-следственной связи с авиационным (чрезвычайным) происшествием, или указывается, что причина авиационного (чрезвычайного) происшествия не связана с летными факторами.

VI. Рекомендации по устранению выявленных при расследовании опасных факторов

Приводятся рекомендации по устранению выявленных при расследовании опасных факторов.

Председатель подкомиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Приложения:

1. Выписка (копия) из плановой таблицы полетов.

2. Материалы рабочих групп подкомиссии.

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

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

Рассмотрен на заседании комиссии

«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20 \_\_г.

Протокол № \_\_\_\_

ОТЧЕТ

инженерно-технической подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (вид происшествия) (тип)

произошедшего \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

республиканского органа государственного управления или иной организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия в период с \_\_\_\_\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_\_ г. установила:

I. Данные об авиационной технике

1. ВС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ выпущено \_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_ г.

 (тип)

на предприятии-изготовителе \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

назначенный ресурс (срок службы) \_\_\_\_\_\_ ч в течение \_\_\_\_\_ лет;

назначенный ресурс (срок службы) до первого ремонта \_\_\_\_\_\_\_ ч
в течение \_\_\_\_\_\_\_\_ лет;

гарантийный ресурс (срок службы) \_\_\_\_\_\_ ч в течение \_\_\_\_\_ лет;

налет с начала эксплуатации \_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ мин, посадок \_\_\_\_\_\_;

дата начала эксплуатации \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20 \_\_ г.;

назначенный ресурс (срок службы) продлен \_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_\_ г. до \_\_\_ ч, \_\_\_\_\_\_\_ лет на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

остаток назначенного ресурса (срока службы) \_\_\_\_ ч, \_\_\_\_\_ лет;

назначенный ресурс (срок службы) до первого ремонта продлен \_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г. до \_\_\_ ч, \_\_\_\_\_\_\_ лет на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

остаток назначенного ресурса (срока службы) до первого
ремонта \_\_\_ ч, \_\_\_ лет.

ВС прошло ремонты (указываются все виды ремонтов):

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Порядковый номер ремонта | Объем ремонта | Дата проведе- ния ремонта | Кто проводил и место проведения ремонта | Налет с начала эксплуатации | Налет после ремонта | Ресурс, уста-новленный после ремонта |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

налет после последнего ремонта \_\_\_\_\_ ч \_\_\_\_\_ посадок;

срок службы послепоследнего ремонта \_\_\_\_\_ лет \_\_\_\_\_ месяцев;

назначенный ресурс (срок службы) после последнего ремонта, установленный в ремонтном органе \_\_\_\_\_\_\_ ч в течение \_\_\_\_\_\_\_\_ лет;

назначенный ресурс (срок службы) после последнего ремонта, установленный в ремонтном органе, продлен \_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г.
до \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ч, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ лет на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

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

2. Сведения по двигателям

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

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

II. Данные об инженерно-техническом составе, участвовавшем

в подготовке воздушного судна

3. Состав технического расчета

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Штатная должность | Воинское (специаль-ное) звание | Фамилия, имя, отчество, год рожде-ния | Классность | Номер приказа и дата допуска к обслуживанию ВС данного типа | Стаж работы в занимаемой должности |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

Выводы о количестве специалистов для подготовки ВС к полету и готовности специалистов к выполнению работ. Недостатки, нарушения по допуску авиационного персонала к самостоятельной работе на авиационной технике.

III. Данные о работах, проведенных на воздушном судне

4. Подготовка к полетам

| Виды подготовки к полетам | Дата, время начала и окончания подготовки | Место проведе-ния подготовки | Воинское (специальное) звание, фамилия, инициалы |
| --- | --- | --- | --- |
| специалистов, выполнявших подготовку | специалистов, контролировавших подготовку |
| Послеполетная подготовка  |  |  |  |  |
| Предварительная подготовка  |  |  |  |  |
| Предполетная подготовка  |  |  |  |  |
| Подготовка к повторному полету  |   |   |   |  |

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

5. Периодические работы: дата выполнения, виды работ.

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

6. Регламентные работы: \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г. при налете ВС с начала эксплуатации \_\_\_\_ ч, после последнего ремонта \_\_\_\_ ч, через \_\_\_\_\_ ч (месяцев) после выполнения предшествующих \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ регламентных работ на ВС.

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

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

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

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

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

8. Подготовка к летней (зимней) эксплуатации: в период
с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г. по \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200 \_\_ г. на ВС был выполнен перечень работ по подготовке его к летней (зимней) эксплуатации.

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

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

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

10. Оперативный (мелкий, текущий) ремонт: когда, где, в каком объеме выполнялся ремонт. Причина выполнения ремонта, характер повреждения. Налет после выполнения войскового ремонта.

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

11. Работы по бюллетеням: перечень и сроки выполнения работ.

Выводы о своевременности, полноте и качестве выполненных на ВС работ по бюллетеням, недостатки, нарушения.

12. Облеты ВС: когда, где выполнены требуемые облеты ВС, причины облетов.

Выводы о полноте и качестве выполнения облетов, обоснованность допуска ВС к дальнейшей эксплуатации, недостатки, нарушения.

13. Выполнения работ по продлению ресурса ВС и двигателей: указываются основание, дата.

Выводы о полноте и качестве выполнения работ.

14. Парковый день: указывается дата проведения последнего паркового дня.

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

Сделать вывод о полноте и качестве технического обслуживания ВС.

IV. Состояние авиационной техники в период ее эксплуатации

до авиационного происшествия

15. Налет ВС по месяцам за последние 12 месяцев.

16. Оценка исправности ВС за последние 12 месяцев: авиационные инциденты и отказы в воздухе, даты и обстоятельства авиационных инцидентов и отказов, даты и методы устранения отказов.

17. Случаи нарушения правил эксплуатации ВС на земле и в воздухе, агрегатов, оборудования за пределами установленных ресурсов, сроков службы (указываются за последние 12 месяцев), а также применения неисправных средств эксплуатации авиационной техники, некондиционных горючих и смазочных материалов (далее – ГСМ), специальных жидкостей, газов и боеприпасов.

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

18. Оценка работоспособности систем ВС по материалам бортовых устройств регистрации параметров полета в 10 полетах, предшествовавших авиационному (чрезвычайному) происшествию.

19. Количество и продолжительность полетов ВС в данный летный день. Замечания по работе систем ВС в предыдущих полетах летного
дня.

20. Данные о заправке (зарядке) всех систем ВС, зарядке (подвеске) боеприпасов перед полетом с указанием наименования и количества дозаправленных перед полетом ГСМ (зарядке аккумуляторов беспилотного летательного аппарата), газов, специальных жидкостей, заряженных (подвешенных) боеприпасов. Результаты лабораторных анализов контрольных проб заправленных в ВС ГСМ, газов,
специальных жидкостей, паспортные данные заряженных (подвешенных) боеприпасов.

21. Оценка работоспособности систем ВС и действий членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата) в последнем полете по материалам бортовых средств регистрации полетных данных.

Вывод о работоспособности систем ВС и его эксплуатации в последнем полете по материалам бортовых средств регистрации полетных данных.

22. Анализ работы систем ВС и действий членов экипажа (оператора беспилотного летательного аппарата) по всей имеющейся фактической информации (при наличии признаков отказа авиационной техники, нарушений членами экипажа (оператором беспилотного летательного аппарата) установленных порядка и правил эксплуатации авиационной техники дать подробный анализ).

Вывод о работоспособности систем ВС и его эксплуатации в последнем полете.

V. Состояние воздушного судна после авиационного (чрезвычайного) происшествия

23. Указываются состояние планера и его систем, двигателей, агрегатов и коммуникаций авиационного и радиоэлектронного оборудования, авиационного вооружения и боеприпасов, средств спасения, их крепления и сочленения, положение рычагов, кранов, штурвалов, переключателей и других агрегатов управления ВС, положение управляющих поверхностей и показания приборов.

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

24. Определяется наличие ГСМ, газов, специальных жидкостей и боеприпасов после авиационного происшествия, их кондиционность (указываются количество проб и их объем, из каких систем взяты). В случае их отсутствия по результатам лабораторного анализа проб, отобранных из средств заправки систем ВС, оценивается соответствие ГСМ, газов и специальных жидкостей техническим условиям. Кондиционность авиационных средств поражения оценивается по паспортным данным и результатам проверки условий их хранения и подготовки к применению.

VI. Исследования по оценке работоспособности систем

воздушного судна в последнем полете

25. Указываются исследования, которые проводили члены подкомиссии на авиационной технике:

результаты исследований;

перечень принятых к проработке версий авиационного (чрезвычайного) происшествия и результаты работы членов подкомиссии по каждой версии;

схема причинно-следственных связей отказа авиационной техники, структурно-функциональная схема отказавшей системы (если в последнем полете ВС произошел ее отказ).

26. Какие исследования проводились в авиационно-технической лаборатории. Результаты исследований.

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

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

29. Данные по агрегатам, которые отказали в полете (указываются в соответствии с требованиями, изложенными в разделе I настоящего отчета).

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

VII. Заключение

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

VIII. Рекомендации

32. Излагаются рекомендации для специалистов организаций-производителей, научно-исследовательских организаций, авиационных частей и ремонтных организаций по предотвращению авиационных (чрезвычайных) происшествий по установленным причинам и выявленным в ходе расследования опасным факторам.

Председатель подкомиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

33. Приводится заключение по результатам исследований объектов авиационной техники, указываются, кто и когда его подписал (заполняется в случае получения заключения по результатам исследований после окончания работы комиссии).

Приложения:

1. Отчеты рабочих групп.

2. Акты осмотра (вскрытия) бортовых носителей СОК.

3. Акты изъятия отдельных деталей (фрагментов) ВС, бортовых (наземных) носителей СОК, авиационных средств поражения и пиротехнических средств, эксплуатационной и другой документации.

4. Документы (их копии), выданные в правоохранительных органах (в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь).

5. Объяснения должностных лиц, участвовавших в подготовке ВС к полету.

6. Акты проверок складов ГСМ, авиационно-технического имущества, боепитания, зарядной аккумуляторной станции, средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при эксплуатации и проведении подготовки ВС к полету.

Заключения о кондиционности ГСМ, газов, специальных жидкостей и боеприпасов.

7. Задания на проведение исследований авиационно-технической лаборатории.

8. Задания на проведение исследований в научно-
исследовательской организации.

Рассмотрен на заседании комиссии

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20 \_\_г.

Протокол № \_\_\_\_

ОТЧЕТ

административно-штабной подкомиссии по результатам работ, проведенных в связи с расследованием авиационного (чрезвычайного) происшествия

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (вид происшествия) (тип)

происшедшей \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(дата и место происшествия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование авиационной части, республиканского органа

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

государственного управления или иной организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного (чрезвычайного) происшествия в период с \_\_\_\_\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г. установила:

I. Организация воздушной перевозки

1. Данные о пассажирах:

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

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

3. Соответствие числа пассажиров числу разрешенных к перевозке людей на данном ВС.

4. Заявленный к перевозке вес багажа и ручной клади пассажиров. Размещение на борту ВС пассажиров, багажа и ручной клади.

5. Данные о характере перевозимого груза:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование перевозимого груза | Габариты (м) | Вес(кг) | В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза | Общий вес груза | Цент-ровка |
| длина | ширина | высота |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

6. Размещение груза на борту ВС, способ его крепления.

7. Общая нагрузка (указывается также предельно допустимая нагрузка).

8. Центровка ВС.

9. Состояние перевозимого груза на месте авиационного (чрезвычайного) происшествия (разбился, сгорел, поврежден, не обнаружен и так далее).

Краткий вывод об организации воздушной перевозки.

II. Поисково-спасательные работы

10. Состав сил и средств, привлеченных к проведению поисково-спасательных работ.

11. Время оповещения дежурных поисково-спасательных сил об авиационном (чрезвычайном) происшествии.

12. Время начала поиска ВС и время его обнаружения.

13. Краткое описание поиска: границы района поиска, результаты поиска.

14. Время оповещения и сбора наземной поисково-спасательной команды и время прибытия к месту авиационного (чрезвычайного) происшествия.

15. Время и способы эвакуации пассажиров и членов экипажа с места авиационного (чрезвычайного) происшествия. Время доставки пострадавших в лечебные учреждения (указывается, в какие).

16. Действия членов экипажа пилотируемого ВС при проведении поисково-спасательных работ.

17. Силы и средства, задействованные для тушения пожара, время, затраченное на его ликвидацию.

18. Результаты поиска бортовых СОК, изъятия материалов объективного контроля, относящихся к авиационному (чрезвычайному) происшествию.

19. Меры, принятые для охраны места авиационного (чрезвычайного) происшествия.

20. Метеоусловия в период проведения поисково-спасательных работ.

21. Количество погибших и получивших телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного (чрезвычайного) происшествия до прибытия наземной поисково-спасательной команды.

22. Количество пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного (чрезвычайного) происшествия наземной поисково-спасательной командой.

23. Установление личностей погибших.

24. Учреждения, куда направлены для патологоанатомических исследований останки погибших.

Краткая оценка организации и проведения поисково-спасательных работ.

III. Данные опроса очевидцев авиационного (чрезвычайного) происшествия

25. Список выявленных и опрошенных лиц:

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

26. Данные, вытекающие из обобщения показаний опрошенных лиц.

IV. Данные об аэродроме

27. Класс аэродрома, характеристика взлетно-посадочной полосы, состояние покрытия, наличие искусственных и естественных препятствий в районе аэродрома и полосе воздушных подходов.

Дается краткая оценка технической эксплуатации аэродрома.

V. Данные об эвакуации воздушного судна с места авиационного (чрезвычайного) происшествия

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

29. Дата начала и окончания работ по эвакуации ВС с места авиационного (чрезвычайного) происшествия, силы и средства, задействованные для проведения данных работ.

30. Место доставки ВС.

VI. Данные об изъятии документов, материалов, относящихся к авиационному (чрезвычайному) происшествию

31. Перечень изъятых и переданных подкомиссии документов.

32. Наименование документов, дополнительно запрошенных подкомиссией.

33. Сохранность необходимых для подкомиссии материалов, относящихся к авиационному (чрезвычайному) происшествию.

VII. Недостатки, вскрытые при расследовании авиационного (чрезвычайного) происшествия

34. Недостатки в организации воздушной перевозки пассажиров и грузов.

35. Недостатки в проведении поисково-спасательных и эвакуационных работ.

VIII. Заключение

Дается оценка действий должностных лиц в организации воздушной перевозки, соблюдении норм загрузки и центровки, оформлении перевозочных документов на пассажиров и груз, а также эффективности поисково-спасательных работ. Указываются причины авиационного (чрезвычайного) происшествия, если они связаны с недостатками в организации и выполнении воздушной перевозки.

IX. Рекомендации

Приводятся рекомендации, направленные на устранение выявленных недостатков.

Председатель подкомиссии\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены подкомиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Приложения:

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

2. Материалы рабочих групп подкомиссии.

3. Отчет по проведенным поисково-спасательным работам.

4. Описание версий авиационного (чрезвычайного) происшествия, связанных с воздушной перевозкой, не нашедших своего подтверждения.

5. Материалы расчетов оценки экономического ущерба.

6.  Объяснения должностных лиц, участвующих в организации воздушной перевозки, в организации и выполнении поисково-спасательных работ. Свидетельства очевидцев авиационного (чрезвычайного) происшествия.

Приложение 5

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ЖУРНАЛ

# учета докладов об авиационных инцидентах

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Авиационная часть. Аэродром. Кто доложил. Время доклада | Тип ВС. Время совершения авиационного инцидента. Время суток. Метеоусловия | Полетное задание. Обстоятельства и послед-ствия авиационного инцидента | Данные об экипаже и лицах органов ОВД, управлявших полетом. Данные о ВС, если авиационный инцидент связан с отказом авиацион-ной техники | Кому доложено | Указания старшего командира (начальника). Принятые меры |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

Приложение 6

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

# ПЕРЕЧЕНЬ

# авиационных событий, которые относятся к авиационным инцидентам

1. Серьезные авиационные инциденты:
	1. столкновение воздушных судов (далее – ВС);
	2. столкновение ВС с наземным (надводным) препятствием;
	3. попадание в ВС средств поражения (осколков);
	4. несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения;
	5. поражение ВС разрядом атмосферного электричества;
	6. попадание ВС в опасные явления погоды;
	7. полет ВС с конфигурацией, не соответствующей полетному заданию;
	8. вывод ВС на режим сваливания, потеря управляемости ВС;
	9. превышение эксплуатационных ограничений ВС с возникновением остаточных деформаций конструкции;
	10. потеря членами экипажа ВС пространственной или визуальной ориентировки;
	11. вынужденная посадка ВС вне аэродрома (площадки целевого назначения), за исключением посадки на подобранную с воздуха посадочную площадку при встрече с опасными явлениями погоды или при потере ориентировки;
	12. нарушение норм загрузки ВС, перевозка запрещенных грузов, смещение грузов;
	13. резкое снижение или потеря работоспособности летчика (члена экипажа);
	14. пожар на борту ВС;
	15. отказ двигателя, а также выключение двигателя, не предусмотренное в задании (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала о его отказе);
	16. отказы системы управления ВС, отнесенные к особым случаям полета и приведшие к затруднению пилотирования ВС;
	17. самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном планировании;
	18. разрушение (нештатное открывание, срыв) фонаря (створки, сдвижного блистера, иллюминатора) ВС в полете;
	19. отрыв или самопроизвольное открывание дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей;
	20. невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Самопроизвольное (ошибочное) выпуск или уборка шасси;
	21. полет на обледеневшем ВС (при наличии льда на поверхностях, защищенных противооблединительной системой). Полет в условиях обледенения на ВС, не оборудованных противооблединительной системой;
	22. нарушения безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования;
	23. нарушение установленного минимума погоды при взлете и посадке;
	24. выполнение посадок на площадки, подобранные с воздуха, которые не отвечают требованиям, установленным курсом боевой (летной, учебно-летной) подготовки рода авиации;
	25. выполнение посадок, не предусмотренных в задании. Посадка вне границ взлетно-посадочной полосы (посадочной площадки), за исключением планеров, выкатывание за ее пределы при взлете или посадке;
	26. заправка ВС некондиционными горюче-смазочными материалами, жидкостями и газами;
	27. прием и выпуск ВС с неподготовленных взлетно-посадочных полос;
	28. отказ основных и дублирующих средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, повлиявший на выполнение полетного задания;
	29. другие события, которые привели к возникновению сложной ситуации или к причинению вреда здоровью членов экипажа (пассажиров) ВС.
2. Авиационные инциденты:
	1. прекращение взлета;
	2. попытка выполнения взлета (посадки) ВС с конфигурацией, не соответствующей требованиям, изложенным в руководстве по летной эксплуатации ВС;
	3. приземление с перегрузкой, превышающей максимально допустимую для данного типа ВС. Касание взлетно-посадочной полосы хвостовой пятой;
	4. попадание в спутный след на взлете или на глиссаде снижения на посадку, а также в случаях, сопровождающихся существенным изменением параметров полета;
	5. уход на второй круг с высоты, менее допустимой руководством по летной эксплуатации ВС;
	6. посадка с остатком топлива, не обеспечивающим выполнение повторного захода на посадку;
	7. невыпуск или обрыв тормозного парашюта на пробеге;
	8. столкновение ВС с птицами;
	9. превышение эксплуатационных ограничений ВС;
	10. нарушение установленных минимальных безопасных параметров боевого порядка ВС;
	11. не предусмотренное в задании сближение ВС с другим ВС, исключающее их раздельное наблюдение имеющимися радиолокационными станциями;
	12. нарушение ограничений применения авиационных средств поражения;
	13. попадание ВС в зону поражения (разлета осколков) применяемых авиационных средств поражения;
	14. образование трещин на силовых элементах планера, лобовых стеклах в полете;
	15. вылет экипажа без предполетного медицинского контроля. Болезненное состояние членов экипажа при выполнении полета;
	16. выполнение полета членами экипажа без специального снаряжения, соответствующего условиям полета;
	17. превышение экипажем норм налета в летную смену, нарушение режима труда и норм отдыха перед полетами;
	18. вылет экипажа на перелет с недооформленной документацией;
	19. несоблюдение условий выполнения полетного задания;
	20. течь топлива в пожароопасных местах ВС;
	21. несанкционированное (без опознавания) выполнение атаки воздушной цели;
	22. изменение заданной высоты полета без разрешения (уведомления) органа обслуживания воздушного движения;
	23. подача исполнительной команды командиру экипажа при ошибочном определении места ВС;
	24. выдача экипажу неправильных данных о месте ВС;
	25. выдача экипажу неправильных данных об условиях взлета, захода на посадку и посадки;
	26. временная потеря управления экипажем ВС;
	27. попадание экипажа в условия, к полету в которых он не подготовлен;
	28. выполнение экипажем задания, не соответствующего уровню его подготовки;
	29. превышение нормативных сроков перехода на резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов при отказе основных или на автономные источники электропитания при отключении электроэнергии;
	30. прекращение выдачи группе руководства полетами или расчетам командных пунктов информации о воздушной обстановке в зоне ответственности;
	31. полная или частичная потеря радиосвязи с экипажем в полете;
	32. выдача оператором радиолокационной станции высоты с ошибкой, превышающей тактико-технические данные;
	33. подача на полеты неподготовленных средств наземного обслуживания общего применения;
	34. ослепление летчика (члена экипажа) ВС светом фар автомобильного или специального транспорта на рулежных дорожках и вблизи взлетно-посадочной полосы в ночное время;
	35. выполнение полетов с взлетно-посадочной полосы (площадки), не отвечающей установленным требованиям;
	36. несвоевременные разработка и доведение штормового предупреждения;
	37. выпуск в полет ВС с незавершенным техническим обслуживанием;
	38. отказы авиационной техники, приведшие к прекращению (невыполнению) полетного задания;
	39. другие события при организации, проведении, выполнении, обеспечении или обслуживании полетов, которые привели к нарушениям требований, изложенных в правовых актах Республики Беларусь по правилам проведения полетов и подготовки к ним, и могли создать или создали угрозу целостности ВС и жизни лиц, находящихся на его борту.

Приложение 7

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, воинское (специальное) звание, подпись, инициалы и фамилия должностного лица, назначившего комиссию)

«\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 200\_\_г.

# АКТ

# расследования серьезного авиационного инцидента

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, произошедшего в \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (тип ВС) (наименование авиационного подразделения,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 авиационной части) (день недели, местное время)

I. Члены экипажа ВС (оператор БЛА)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Занимаемая должность | Воинское (специальное) звание | Фамилия, имя, отчество | Присвоенная квалификация |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

II. Данные о командире экипажа (операторе БЛА)

1. Должность, воинское (специальное) звание, фамилия, имя, отчество, присвоенная квалификация.

2. Год рождения.

3. Образование общее и военное.

4. Стаж летной работы, общий налет, с какого времени летает и налет на данном типе ВС. Если САИ связан с неправильными действиями должностных лиц органа ОВД, инженерно-технического состава или служб обеспечения полетов, дополнительно указываются:

для должностных лиц органа ОВД – стаж руководства полетами;

для инженерно-технического состава и специалистов служб обеспечения полетов – стаж работы в данной должности и отдельно стаж работы по эксплуатации данного ВС или средств обеспечения полетов.

5. Допускал ли ранее авиационные инциденты.

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

1. Тип и заводской номер ВС, на каком заводе и когда выпущен.

2. Установленный ресурс и налет с начала эксплуатации.

3. Количество ремонтов, когда, где и в каком объеме ремонтировался последний раз.

4. Установленный ресурс и налет после последнего ремонта.

5. Тип и заводской номер двигателя, на каком заводе и когда выпущен.

6. Установленный ресурс и наработка с начала эксплуатации.

7. Количество ремонтов, когда, где и в каком объеме ремонтировался последний раз.

8. Установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.

9. Тип и заводской номер агрегата (станции), на каком предприятии и когда выпущен, количество ремонтов, когда, где и в каком объеме последний раз проходил ремонт, установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.

IV. Обстоятельства серьезного авиационного инцидента

Полетное задание, метеорологические условия, этап и параметры полета, действия членов экипажа и группы руководства полетами при возникновении и в процессе развития особой ситуации в полете. Какие обстоятельства, обусловившие причины серьезного авиационного инцидента, удалось выяснить в ходе его расследования.

V. Состояние авиационной техники

Излагается описание внешнего проявления отказа (неисправности) авиационной техники или повреждения ВС. Приводится анализ материалов СОК.

VI. Выводы о причине серьезного авиационного инцидента

Излагаются выводы о причине серьезного авиационного инцидента с указанием его классификации согласно приложению 10 к Авиационным правилам организации расследования АС, произошедших с государственными ВС Республики Беларусь, их классификации и учета.

VII. Мероприятия, предложения и рекомендации по результатам расследования серьезного авиационного инцидента

Председатель комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Примечания:

1. Раздел III заполняется в случае отказа авиационной техники.

2. Для составления акта расследования серьезного авиационного инцидента используются следующие сокращения:

АДП – авиационный диспетчерский пункт;

БЛА – беспилотный летательный аппарат;

ВВФ – воздействие внешних непрогнозируемых факторов;

ВГО – верхняя граница облаков;

ВС – воздушное судно;

ГРП – группа руководства полетами;

ГСМ – горючее и смазочные материалы;

Д(Н)ВМУ – день (ночь), визуальные метеорологические условия;

Д(Н)ПМУ – день (ночь), приборные метеорологические условия;

Д(Н)УМП – день (ночь), установленный минимум погоды;

КП – командный пункт;

КПН – конструктивно-производственные недостатки авиатехники;

НГО – нижняя граница облаков;

НИРЛ – недостатки испытаний авиационной техники, регламентации летной работы и технической эксплуатации ВС;

НОП – нарушения (упущения) в организации полетов;

НОбП – нарушения (упущения) в обеспечении полетов;

НПП – нарушения (ошибки) членов экипажа ВС;

НР – недостатки допущенные при ремонте авиационной техники на авиаремонтных предприятиях;

НРП – нарушения (упущения) при обслуживании воздушного движения, руководстве полетами;

НСОП – недостатки средств обеспечения полетов;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ОПНУ – отказы авиационной техники, причины которых не установлены;

ОрВД – организация воздушного движения;

ПНУ – события, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными;

САИ – серьезный авиационный инцидент;

СНО ОП – средства наземного обеспечения общего применения;

СОК – средства объективного контроля.

# Приложение 8

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

ЖУРНАЛ

учета авиационных, чрезвычайных и наземных происшествий

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата, род авиации, характер происшествия, число погибших (характер повреждения ВС) | Республиканский орган государственного управления, авиационная часть. Аэродром базирования. Тип ВС | Время суток, метеоусловия, зона ответственности | Командир экипажа: должность, воинское звание, инициалы, фамилия, классная квалифика-ция, год рождения, образование, специальность по образованию, общий налет на данном типе ВС | Основные данные о ВС | Этап полета, задание на полет, обстоятельства происшествия | Заключение о причинах происшествия | Недостатки, вскрытые при расследовании происшествия | Мероприятия, направленные на устранение вскрытых недостат-ков | Документ, изданный по результатам расследования |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

# Приложение 9

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# КАРТОЧКА

# учета авиационного происшествия

Раздел I

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата | Вид авиационного происшествия | Тип ВС | Аэродром базирования | Республиканский орган государственного управления | Род авиации | Авиационная часть | Командир экипажа | Условия и этап полета | Вид полета | Задание | Место авиационного происшествия | Погибло человек | Краткие обстоятельства |
| должность | классная квалификация | доинское (специальное) звание | фамилия, инициалы |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Раздел II

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата | Вид авиационного происшествия | Тип ВС | Аэродром базирования | Опасные факторы, находящиеся в причинно-следственной связи с авиационным происшествием | Опасные факторы, находящиеся вне причинно-следственной связи с авиационным происшествием | Комиссия по расследованию авиационного происшествия | Эксперты, привлекаемые |
| группа причин | краткое содержание | рекомендации комиссии | локализация опасных факторов | группа причин | краткое содержание | рекомендации комиссии | локализация опасных факторов | из летающей авиационно-технической лаборатори | из научно-исследователь-ских и других организаций |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Примечания:

1. Раздел I карточки учета авиационного происшествия заполняется в процессе расследования авиационного происшествия.
2. Раздел II карточки учета авиационного происшествия заполняется после утверждения акта авиационного происшествия.

Приложение 10

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

# ПЕРЕЧЕНЬ

# причин авиационных происшествий и авиационных инцидентов

Группа I. Нарушения (упущения) авиационного персонала, допущенные при организации, выполнении, управлении или обеспечении полетов

1. Нарушения (упущения) в организации полетов:

нарушения (упущения) установленных порядка и правил организации полетов;

недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц авиационной части;

нарушения (упущения) в разработке документов по выполнению полетов личным составом авиационной части.

2. Нарушения (упущения) при обслуживании воздушного движения (далее – ОВД), руководстве полетами:

нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами;

нарушения (упущения) должностных лиц, входящих в состав группы руководства полетами (далее – ГРП) или органов ОВД, в личной подготовке к руководству полетами;

недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД);

нарушения (упущения) порядка взаимодействия должностных лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД);

нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД), вследствие снижения работоспособности.

3. Нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна (далее – ВС):

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

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

нарушения (ошибки) членов экипажа в эксплуатации авиационной техники (далее – АТ);

нарушения (упущения) члена экипажа в личной подготовке к полетам;

недостаточная профессиональная подготовка члена экипажа;

нарушения (упущения) порядка взаимодействия членов экипажа;

нарушения (ошибки) члена экипажа вследствие снижения работоспособности;

4. Нарушения (упущения) в обеспечении полетов:

нарушения (упущения) в обеспечении аэронавигационной информацией;

нарушения (упущения) в штурманском обеспечении;

нарушения (упущения) в инженерно-авиационном обеспечении;

нарушения (упущения) в аэродромно-техническом обеспечении;

нарушения (упущения) в радиотехническом (светотехническом) обеспечении;

нарушения (упущения) в метеорологическом (орнитологическом) обеспечении;

нарушения (упущения) в медицинском обеспечении.

Группа II. Отказы авиационной техники, не связанные с действиями авиационного персонала, участвующего в выполнении (обслуживании, обеспечении) полетов

5. Конструктивно-производственные недостатки АТ:

конструктивные (в том числе эргономические) недостатки АТ;

производственные недостатки АТ.

6. Недостатки, допущенные при ремонте АТ на авиаремонтных предприятиях:

нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ремонта, установленных в ремонтной (эксплуатационной) документации;

недостаточная профессиональная подготовка исполнителей работ;

несоответствие технологии ремонта АТ требованиям, изложенным в распорядительной или ремонтной документации;

нарушения (упущения) установленных порядка и правил
подготовки АТ к полетам после выполнения ее ремонта.

7. Отказы АТ, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными:

конструктивно-производственные недостатки АТ;

недостатки, допущенные при ремонте АТ;

недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов;

недостатки аэродромно-технического обеспечения полетов;

воздействие внешних факторов.

Группа III. Другие причины

8. Недостатки, допущенные при испытаниях АТ, регламентации летной работы и технической эксплуатации ВС:

невыявление недостатков АТ при проведении испытаний;

проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов;

недостатки, допущенные в документах, регламентирующих организацию летной работы;

недостатки, допущенные в документах, регламентирующих управление полетами;

недостатки, допущенные в документах, регламентирующих обеспечение полетов;

недостатки, допущенные в документах, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию ВС.

9. Недостатки средств обеспечения полетов:

конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обслуживания общего применения (далее – СНО ОП);

низкая эксплуатационная надежность СНО ОП;

низкое качество ремонта СНО ОП.

10. События, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными:

неправильные действия членов экипажа;

отказ АТ;

воздействие внешних факторов.

11. Воздействие внешних непрогнозируемых факторов:

столкновение с инородными телами в атмосфере;

столкновение с птицами;

воздействие атмосферного электричества;

турбулентность;

сдвиг ветра;

воздействия различных видов помех;

потеря работоспособности членов экипажа.

# Приложение 11

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

Лицевая сторона

# КАРТОЧКА УЧЕТА АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

1. Тип авиационного инцидента:

3. Тип воздушного судна \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4. Дата \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

5. Время \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

6. Прогноз погоды \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

8. Облачность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ баллов

 высота НГО \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м

 высота ВГО \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м

9. Видимость \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м

2. Фактор-причины:

11. Республиканский орган государственного управления

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

12. Род авиации \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

13. Орган управления авиации \_\_\_\_\_\_

14. Авиационная часть \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

15. Час полетов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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

17. Этап полета \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Вх: (дата)

№:

20. Данные о командире экипажа:

должность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

воинское звание \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

фамилия, инициалы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

возраст \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

образование:

 общее \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 военное \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

стаж летной работы \_\_\_\_\_\_\_\_

10. Направление ( \_\_\_\_\_\_\_ градусов) и скорость ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м/с) ветра

относительно курса взлета (посадки)

18. Параметры полета в момент инцидента:

высота \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м

приборная скорость \_\_\_\_\_\_\_\_\_ км/ч

угол крена \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ градусов

вертикальная скорость \_\_\_\_\_\_\_\_ м/с

угол тангажа \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ градусов

перегрузка ny \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ единиц

19. Используемые РТС:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

классная квалификация \_\_\_\_\_\_\_\_

налет: общий \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 на данном типе ВС \_\_\_\_\_\_\_\_\_

 за 12 последних месяцев \_\_\_\_\_

перерыв в полетах:

общий \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ дней

по данному виду подготовки
\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ дней

минимум:

днем \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м \_\_\_\_\_\_ м

ночью \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ м \_\_\_\_\_\_ м

диагноз: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

какие инциденты допускал ранее:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Оборотная сторона

21. Данные об авиационной технике:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  | Данные о последнем ремонте |
| Объект (изделие) | Изготовитель | Заводской номер | Дата изготовления | Налет | Номер ремонта | место | дата | налет |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

22. Что отказало Отказавшая система:

 Отказавшая подсистема:

23. Отказы систем и средств радиотехнического обеспечения полетов:

24. Данные о технике (инженере), обслуживающем отказавшую АТ, или должностном лице ГРП (ОрВД), допустившем нарушение или упущение:

должность \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

воинское звание \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

инициалы, фамилия \_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

возраст \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ лет;

образование:

общее \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

военное \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

классная квалификация \_\_\_\_\_\_\_

стаж работы:

общий \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ лет

на данном типе ВС \_\_\_\_\_\_ лет

Какие инциденты допускал ранее и когда:

25. Задание на полет:

26. Обстоятельства и последствия:

27. Причины инцидента:

28. Принятые меры, предложения и рекомендации:

Командир (начальник) авиационной части \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

МП

Старшее должностное лицо ИАС авиационной части \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(воинское (специальное) звание, подпись, инициалы, фамилия)

Примечания:

1. Обработка и накопление информации об авиационных событиях в государственной авиации осуществляются на объектах вычислительной техники.

2. Карточка учета авиационного инцидента заполняется с использованием прикладной программы автоматизированного учета авиационных событий, произошедших в государственной авиации государств – участников Содружества Независимых Государств, в соответствии с Правилами, утвержденными решением Совета министров обороны государств – участников Содружества Независимых Государств.

3. Для заполнения карточки учета авиационного инцидента используются следующие сокращения:

А – авария;

АВ – авиационное вооружение;

АДП − авиационный диспетчерский пункт;

АИ – авиационный инцидент;

АО – авиационное оборудование;

АТ – авиационная техника;

БА – бомбардировочная авиация;

БВ – боевая вертолетная авиация;

ВВФ – воздействие внешних непрогнозируемых факторов;

ВГО – верхняя граница облаков;

ВС – воздушное судно;

ВТА – военно-транспортная авиация;

ГВПК РБ – Государственный военно-промышленный комитет Республики Беларусь;

ГПК РБ – Государственный пограничный комитет Республики Беларусь;

ГРП – группа руководства полетами;

ГСМ – горючесмазочные материалы;

Д(Н)ВМУ – день (ночь), визуальные метеорологические условия;

Д(Н)ПМУ – день (ночь), приборные метеорологические условия;

Д(Н)УМП – день (ночь), установленный минимум погоды;

ДОСААФ – республиканское государственно-общественное объединение «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту Республики Беларусь»;

ИА – истребительная авиация;

К – катастрофа;

КП – командный пункт;

КПН – конструктивно-производственные недостатки авиатехники;

МВД РБ – Министерство внутренних дел Республики Беларусь;

МО РБ – Министерство обороны Республики Беларусь;

МЧС РБ – Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь;

НГО – нижняя граница облаков;

НИРЛ – недостатки испытаний авиационной техники, регламентации летной работы и технической эксплуатации ВС;

НОП – нарушения (упущения) в организации полетов;

НОбП – нарушения (упущения) в обеспечении полетов;

НПП – нарушения (ошибки) членов экипажа ВС;

НР – недостатки допущенные при ремонте авиационной техники на авиаремонтных предприятиях;

НРП – нарушения (упущения) при обслуживании воздушного движения, руководстве полетами;

НСОП – недостатки средств обеспечения полетов;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ОПНУ – отказы авиационной техники, причины которых не установлены;

ОрВД – организация воздушного движения;

ПНУ – события, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными;

ПСО – поисково-спасательное обеспечение;

ПСР – поисково-спасательные работы;

РА – разведывательная авиация;

РТС – радиотехнические средства;

РЭО – радиоэлектронное оборудование;

СА – специальная авиация;

САИ – серьезный авиационный инцидент;

САИП – серьезный авиационный инцидент с повреждением ВС;

СНО ОП – средства наземного обеспечения общего применения;

СОК – средства объективного контроля;

ТА – транспортная авиация;

ТБВ – транспортно-боевая вертолетная авиация;

ТВ – транспортная вертолетная авиация;

ША – штурмовая авиация.

Приложение 12

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ЖУРНАЛ

# учета авиационных инцидентов, нарушений (ошибок)

# летного состава (членов экипажа ВС)

1. Авиационные инциденты, нарушения (ошибки) летного состава (членов экипажа ВС)

Должность, воинское (специальное) звание, класс \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Фамилия, имя, отчество летчика (члена экипажа) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Время суток. Метеоусловия. Тип и бортовой номер ВС.Этап полета | Номер упражнения, указанный в курсе боевой подготовки рода авиации, и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял | Обстоятельства и характер авиационного инцидента (нарушения, ошибки) | Причины авиационного инцидента (нарушения, ошибки) | Указания и принятые меры командиром (начальником) с отметкой о выполнении |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

1. Результаты проверки полноты учета и правильности классификации авиационных инцидентов

Примечания:

1. Журнал ведется по каждому летчику авиационного подразделения раздельно.
2. Авиационные инциденты, нарушения (ошибки), допущенные членами экипажа ВС, учитываются за командиром экипажа.
3. В разделе II «Результаты проверки полноты учета и правильности классификации авиационных инцидентов» ежемесячно записываются сведения для анализа причин авиационных инцидентов, выводов и предложений по профилактике аварийности.

Приложение 13

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ЖУРНАЛ

# учета авиационных инцидентов

I. Учет авиационных инцидентов по группам причин

Первая группа причин – нарушения (упущения) авиационного персонала

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Дата | Авиационные подразделение, часть. Тип и бортовой номер ВС | Время суток. Метеоусловия. Этап полета | Должность, воинское (специальное) звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял | Обстоятельства авиационного инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД) | Причины авиационного инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию авиационного инцидента | Указания командира (начальника). Принятые меры. Отметки о выполнении |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

Вторая группа причин – отказы авиационной техники

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Дата | Авиационные подразделение, часть. Тип и бортовой номер ВС | Время суток. Метеоусловия. Этап полета | Должность, воинское (специальное) звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял | Обстоятельства авиационного инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД) | Причины авиационного инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию авиационного инцидента | Указания командира (начальника). Принятые меры. Отметки о выполнении |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

Третья группа причин – другие причины

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Дата | Авиационные подразделение, часть. Тип и бортовой номер ВС | Время суток. Метеоусловия. Этап полета | Должность, воинское (специальное) звание, класс летчика, фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял | Обстоятельства авиационного инцидента. Действия летчика (экипажа) и лиц, входящих в состав ГРП (органа ОВД) | Причины авиационного инцидента. Рекомендации комиссии по расследованию авиационного инцидента | Указания командира (начальника). Принятые меры. Отметки о выполнении |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

II. Таблица учета авиационных инцидентов в зависимости от их причин

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Авиационные подразделение, часть | Причины авиационных инцидентов | Авиационные инциденты, совершенные летным составом |
| нарушения (упущения) авиационного персонала | отказы авиационной техники | другие причины | по должностным категориям летного состава | по классности |
| НОП | НРП | НПП | НОбП | КПН | НР | ОПНУ | НИРЛ | НСОП | ПНУ | ВВФ | летчик, старший летчик | командир звена | командир (заместитель командира) авиационного подразделения | управление авиационной части, соединения, объединения | летчик снайпер, 1-го класса | 2-го класса | 3-го класса | без класса |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

III. Замечания командиров и начальников

Примечания:

1. В авиационных частях в журнале (раздел I) заполняются все графы. При этом особо детально излагаются действия летчика (экипажа) при возникновении особой ситуации. В частях обеспечения отдельные графы раздела I могут не заполняться.
2. Таблица учета авиационных инцидентов (раздел II) заполняется на последнее число прошедшего месяца с нарастающим итогом.
3. В разделе III «Замечания командиров и начальников» записываются сведения для анализа причин авиационных инцидентов, выводов и предложений по профилактике аварийности.

# Приложение 14

к Авиационным правилам организации расследования авиационных событий, произошедших с государственными воздушными судами Республики Беларусь, их классификации и учета

Форма

# ЖУРНАЛ

# учета авиационных инцидентов (органа управления авиацией)

1. Авиационные инциденты

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Авиационные подразделение, часть | Причины авиационных инцидентов | Авиационные инциденты, совершенные летным составом |
| нарушения (упущения) авиационного персонала | отказы авиационной техники | другие причины | по должностным категориям летного состава | по классности |
| НОП | НРП | НПП | НОбП | КПН | НР | ОПНУ | НИРЛ | НСОП | ПНУ | ВВФ | летчик, старший летчик | командир звена | командир (заместитель командира) авиационного подразделения | управление авиационной части, соединения, объединения | летчик снайпер, 1-го класс | 2-го класс | 3-го класс | без класса |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Серьезные авиационные инциденты

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Авиационная часть. Тип ВС | Время суток, метеоусловия, этап полета | Должность, воинское (специальное) звание, класс, инициалы. фамилия летчика, номер упражнения, полетное задание | Обстоятельства серьез-ного авиационного инцидента, действия летчика (экипажа), лиц ГРП (органа ОВД) | Причины серьезного авиационного инци-дента. Требования каких документов и кем нарушены | Рекомендации комиссии по расследованию серьезного авиационного инцидента |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

1. Серьезные авиационные инциденты с повреждением ВС

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Авиационная часть. Тип ВС | Время суток, метеоусловия, этап полета | Должность, воинское (специальное) звание, класс, инициалы, фамилия летчика, номер упражнения, полетное задание | Обстоятельства серьез-ного авиационного инцидента с повреж-дением ВС, действия летчика (экипажа), лиц ГРП (органа ОВД) | Причины серьезного авиационного инци-дента с повреждением ВС. Требования каких документов и кем нарушены | Рекомендации комиссии по расследованию серьезного авиационного инцидента с повреждением ВС. Сроки восстановления авиационной техники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

1. Заметки начальника ОрБП органа управления авиацией

(службы, отдела, КП, ЦКП )

Примечания:

1. При заполнении журнала используются следующие сокращения:

ВВФ – воздействие внешних непрогнозируемых факторов;

ВС – воздушное судно;

ГРП – группа руководства полетами;

КПН – конструктивно-производственные недостатки авиатехники;

НИРЛ – недостатки испытаний авиационной техники, регламентации летной работы и технической эксплуатации ВС;

НОП – нарушения (упущения) в организации полетов;

НОбП – нарушения (упущения) в обеспечении полетов;

НПП – нарушения (ошибки) членов экипажа ВС;

НР – недостатки допущенные при ремонте авиационной техники на авиаремонтных предприятиях;

НРП – нарушения (упущения) при обслуживании воздушного движения, руководстве полетами;

НСОП – недостатки средств обеспечения полетов;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ОПНУ – отказы авиационной техники, причины которых не установлены;

ОрВД – организация воздушного движения;

ОрБП – орган безопасности полетов;

ПНУ – события, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными;

КП – командный пункт;

ЦКП – центральный командный пункт.

1. В разделе I учитываются все авиационные инциденты.
2. В разделе II учитываются серьезные авиационные инциденты в хронологической последовательности. По решению начальника ОрБП органа управления авиацией в данном разделе могут учитываться и другие авиационные события.
3. В разделе III учитываются серьезные авиационные инциденты с повреждением ВС.
4. В разделе IV анализируются причины авиационных инцидентов, делаются выводы и даются предложения начальника ОрБП органа управления авиацией по предупреждению авиационных происшествий. В данном разделе старшие начальники, проверяющие деятельность ОрБП органа управления авиацией, записывают замечания.
1. \* К человеческим жертвам относятся лица, находившиеся на борту ВС, смерть которых последовала в результате авиационного происшествия или в течение
30 суток с момента авиационного происшествия. [↑](#footnote-ref-1)
2. \* К эксплуатации относятся испытательные полеты (облеты), выполняемые силами летно-испытательных подразделений ремонтных организаций на ВС, прошедших сборку и наладку после завершения (на заключительном этапе) ремонта или модернизации. [↑](#footnote-ref-2)