

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 2 ДЕКАБРЯ 1999 ГОДА N 1329

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(с изменениями на 16 мая 2024 года)

Информация об изменяющих документах

Документ с изменениями, внесенными:

[постановлением Правительства Российской Федерации от 30 января 2008 года N 34](#) (Собрание законодательства Российской Федерации, N 5, 04.02.2008);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2011 года N 1013](#) (Российская газета, N 286, 20.12.2011) (о порядке вступления в силу см. [пункт 2 постановления Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2011 года N 1013](#));

[постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 30.12.2014, N 0001201412300056);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 20.08.2015, N 0001201508200004);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 18 февраля 2016 года N 112](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 20.02.2016, N 0001201602200008);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 17 мая 2016 года N 443](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 23.05.2016, N 0001201605230021);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2016 года N 904](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 14.09.2016, N 0001201609140005);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2019 года N 497](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 29.04.2019, N 0001201904290002);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2020 года N 2346](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 31.12.2020, N 0001202012310127) (вступило в силу с 1 января 2021 года);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 20.12.2022, N 0001202212200033);

[постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2024 года N 605](#) (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 17.05.2024, № 0001202405170049).

В соответствии со [статьей 95 Воздушного кодекса Российской Федерации](#) Правительство Российской Федерации

постановляет:

1. Утвердить прилагаемые [Правила расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации](#).

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

Председатель Правительства
Российской Федерации
В.Путин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 2 декабря 1999 года N 1329

ПРАВИЛА **РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ С** **ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(с изменениями на 16 мая 2024 года)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила, разработанные в соответствии с [Воздушным кодексом Российской Федерации](#), являются обязательными для всех федеральных органов исполнительной власти, Следственного комитета Российской Федерации, Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос" и организаций, в пользовании которых находятся государственные воздушные суда (далее соответственно - федеральные органы исполнительной власти, федеральный государственный орган, организации).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

Организация и проведение расследований авиационных происшествий с легкими и малыми беспилотными воздушными судами, находящимися в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, осуществляются командованиями объединений (соединений) видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

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

Организация и проведение расследований серьезных авиационных инцидентов с воздушными судами, находящимися в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, осуществляются командованиями объединений (соединений) видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а авиационных инцидентов - командованиями авиационных (воинских) частей (по принадлежности воздушного судна).

Организация и проведение расследований иных авиационных инцидентов осуществляются федеральными органами исполнительной власти, федеральным государственным органом или организациями (по принадлежности воздушного судна).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

II. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

6. Авиационные события подразделяются на:

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

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

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

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

а) "авиационное происшествие" - событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) какого-либо лица, находившегося на борту воздушного судна, и (или) утрате этого воздушного судна.

Воздушное судно считается утраченным, когда:

произошло полное разрушение воздушного судна;

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

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

восстановление воздушного судна невозможно или экономически нецелесообразно.

Решение о целесообразности эвакуации воздушного судна принимает должностное лицо, назначившее комиссию.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Решение о прекращении поисков не возвратившегося из полета воздушного судна принимает Министерство обороны Российской Федерации по согласованию с руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Решение о целесообразности восстановления легкого или малого беспилотного воздушного судна, получившего повреждение в процессе эксплуатации, принимает должностное лицо, назначившее комиссию;

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

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

г) "авиационное объединение" - командование дальней авиации, командование военно-транспортной авиации, армия Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны, федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования "Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил "Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е.Жуковского и Ю.А.Гагарина" (г.Воронеж) Министерства обороны Российской Федерации, 929 Государственный летно-испытательный центр Министерства обороны Российской Федерации, управления авиационных структур федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организаций;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

д) "авиационное подразделение" - авиационное (вертолетное) звено, авиационный (вертолетный) отряд, отряд беспилотных летательных аппаратов, рота беспилотных летательных аппаратов, авиационная (вертолетная) эскадрилья, эскадрилья беспилотных летательных аппаратов, авиационная группа отдельного базирования Федеральной службы безопасности Российской Федерации, батальон беспилотных летательных аппаратов, а также первичная структура авиации федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

е) "авиационное соединение" - авиационная дивизия, бригада армейской авиации, центр боевого применения и переучивания летного состава, центр боевой подготовки и боевого применения (Военно-воздушных сил), 4 Государственный центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Министерства обороны Российской Федерации, центр летной подготовки федерального государственного казенного военного образовательного учреждения высшего образования "Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил "Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е.Жуковского и Ю.А.Гагарина" (г.Воронеж) Министерства обороны Российской Федерации, авиационный центр Федеральной службы безопасности Российской Федерации, авиация оперативно-территориального объединения войск национальной гвардии Российской Федерации, Главное управление

Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по субъекту Российской Федерации, осуществляющее координацию деятельности в пределах федерального округа, федеральное государственное бюджетное учреждение "Научно-исследовательский испытательный центр подготовки космонавтов имени Ю.А.Гагарина";

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

ж) "авиационная часть" - авиационный (вертолетный) полк, полк беспилотных летательных аппаратов, отдельный авиационный (вертолетный) отряд, отдельная авиационная (вертолетная) эскадрилья, отдельная эскадрилья беспилотных летательных аппаратов, центр показа авиационной техники, авиационная комендатура, испытательные центры 929 Государственного летно-испытательного центра Министерства обороны Российской Федерации, 924 Государственный центр беспилотной авиации Министерства обороны Российской Федерации, военное представительство Министерства обороны Российской Федерации на предприятиях и в организациях промышленности, имеющее в штате летно-испытательный состав, Авиационная база Федеральной службы безопасности Российской Федерации, объединенный (отдельный) авиационный отряд (авиаотряд специального назначения (пилотируемых воздушных судов) федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, авиационно-спасательный центр, учреждение или Главное управление по субъекту Российской Федерации Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, территориальный орган и военная образовательная организация высшего образования войск национальной гвардии Российской Федерации;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

з_1) "информационная система безопасности полетов" - информационная система сбора, обработки и доведения информации об опасных факторах и авиационных событиях с воздушными судами;

(Подпункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

з_2) "легкое беспилотное воздушное судно" - беспилотное дистанционно пилотируемое воздушное судно с максимальной взлетной массой до 150 килограммов;

(Подпункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

для пилотируемого воздушного судна - когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно;

для беспилотного воздушного судна - от начала проведения предстартовой подготовки экипажем до окончания пробега по взлетно-посадочной полосе и выключения двигателя (приземления и подачи команды на отцеп парашюта на стартово-посадочной площадке);

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

и_1) "малое беспилотное воздушное судно" - беспилотное дистанционно пилотируемое воздушное судно с максимальной взлетной массой до 30 килограммов;

(Подпункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

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

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

инциденту;

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

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

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

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

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

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

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

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

т_1) "уполномоченные представители" - уполномоченный представитель с одним или несколькими советниками, в том числе предложенными эксплуатантом, разработчиком или изготовителем авиационной техники, назначенными для оказания помощи уполномоченному представителю в расследовании авиационного происшествия, проводимого другим государством;

(Подпункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

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

утрата беспилотного воздушного судна при вмешательстве в управление или в результате противодействия, во время несанкционированного применения посторонними лицами или попытки ими применения беспилотного воздушного судна;

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

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

утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, при выполнении специальных задач в зонах чрезвычайного положения.

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

9_1. В настоящих Правилах используются следующие сокращения:

БАС - беспилотная авиационная система;

БВС - беспилотное воздушное судно;

ВВФ - воздействие внешних непрогнозируемых факторов;

ГРП - группа руководства полетами;

ГСМ - горюче-смазочные материалы;

ДПМУ - день простые метеорологические условия;

ДСМУ - день сложные метеорологические условия;

ДУМП - день установленный минимум погоды;

КБП - курс боевой подготовки;

КЛП - курс летной подготовки;

КП - командный пункт;

КПН - конструктивно-производственные недостатки;

КУЛП - курс учебно-летной подготовки;

НИРЛ - недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы;

НОП - нарушения (упущения) в организации полетов;

НОБП - нарушения (упущения) в обеспечении полетов;

НПМУ - ночь простые метеорологические условия;

НПП - нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна;

НР - недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях;

НРП - нарушения (упущения) при управлении воздушным движением, руководстве полетами;

НСМУ - ночь сложные метеорологические условия;

НСОП - недостатки средств обеспечения полетов;

НУМП - ночь установленный минимум погоды;

ОВД - орган воздушного движения;

ОПНУ - отказы авиационной техники, причины которых не установлены;

ОрВД - организация воздушного движения;

ОФ - опасные факторы;

ПНУ - события, причины которых не установлены;

РТС - радиотехнические средства;

САИП - серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна;

СМУ - сложные метеорологические условия;

ЦКП - центральный командный пункт.

(Пункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

III. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ

10. Расследование авиационных происшествий (за исключением авиационных происшествий с легкими и малыми беспилотными воздушными судами) организуют Служба безопасности полетов и руководители федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организаций (по принадлежности воздушного судна).

Расследование авиационных происшествий с легкими беспилотными воздушными судами, находящимися в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, организуют командования объединений видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а с малыми беспилотными воздушными судами - командования соединений видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Расследование иных авиационных происшествий с легкими и малыми беспилотными воздушными судами организуют командования авиационных соединений (должностные лица, определяемые руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна)).

Для участия в расследовании могут привлекаться специалисты научных организаций, представители федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации, и иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

11. Расследование авиационного происшествия (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) проводится комиссией, назначаемой приказом руководителя федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна) с включением в ее состав представителя Службы безопасности полетов (по согласованию).

Расследование авиационного происшествия с легким беспилотным воздушным судном, находящимся в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, проводится комиссией, назначаемой приказом командующего объединением вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а с малым беспилотным воздушным судном - приказом командира соединения вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Расследование иных авиационных происшествий с легкими или малыми беспилотными воздушными судами проводится комиссиями, назначаемыми правовыми актами командиров авиационных соединений (должностных лиц, определяемых руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна)).

В состав комиссии могут включаться представители организаций - разработчиков и изготовителей авиационной техники.

В случае расследования авиационного происшествия Службой безопасности полетов приказ о назначении комиссии издает Министр обороны Российской Федерации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

12. Комиссия состоит из председателя, заместителя председателя и членов комиссии. Председателем комиссии при расследовании авиационного происшествия с пилотируемым воздушным судном может быть только лицо, имеющее летное образование.

В состав комиссии назначаются лица, имеющие соответствующую квалификацию. Члены комиссий проходят специальную подготовку, после которой на основании решения начальника Службы безопасности полетов им выдаются удостоверения установленного образца (приложение N 1). Членам комиссии по расследованию авиационных происшествий с легкими или малыми беспилотными воздушными судами удостоверения установленного образца не выдаются.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Членами комиссии могут быть лица, имеющие соответствующую квалификацию, прошедшие специальную подготовку, после которой им выдаются удостоверения установленного образца ([приложение N 1](#)).

Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационного происшествия, приведены в [приложении N 2](#).

Рабочими органами комиссии являются:

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

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

Решение о создании рабочих органов принимает председатель комиссии.

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

оформляется, как правило, одно дело расследования.

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

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

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

г) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовой формы;

д) опрашивать очевидцев авиационного происшествия, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию, получать необходимую информацию у правоохранительных органов;

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

е) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов;

ж) запрашивать у соответствующих федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организаций, а также у граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с авиационным происшествием;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

з) проводить исследование психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Расследование считается законченным после утверждения акта расследования авиационного происшествия.

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

ОПОВЕЩЕНИЕ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

26. Устный доклад об авиационном происшествии или потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экранах радиолокационных станций (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) представляется немедленно руководителю соответствующего федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна) и командующему войсками военного округа Вооруженных Сил Российской Федерации (по подчиненности).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 17 мая 2024 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2024 года N 605](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Устный доклад об авиационном происшествии с легким или малым беспилотным воздушным судном представляется немедленно командующему авиационного объединения (командиру авиационного соединения) федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - командующему объединению

(командиру соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

27. В устном докладе (в информационной системе безопасности полетов) указывается информация в составе согласно приложению N 3_1. Отсутствие какой-либо информации не является основанием для задержки доклада.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

28. Об авиационном происшествии или о потере радиосвязи с экипажем и пропадании отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции докладывается немедленно дежурному по Службе безопасности полетов, в Национальный центр управления обороной Российской Федерации, по линии вышестоящих центров (пунктов) управления на центральный командный пункт (пункт управления) федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

29. Полученную информацию дежурный по Службе безопасности полетов представляет на центральные командные пункты (пункты управления) федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организаций (по однотипным воздушным судам) для дальнейшей передачи на командные пункты (пункт управления) авиационных (военных) частей (по форме согласно приложению N 3), а также в Федеральное агентство воздушного транспорта и Межгосударственный авиационный комитет (по решению начальника Службы безопасности полетов).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

30. Письменное донесение об авиационном происшествии (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) командир авиационной (военной) части (подразделения) (по принадлежности воздушного судна) представляет в течение 24 часов руководителю федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна) и командующему войсками военного округа Вооруженных Сил Российской Федерации (по подчиненности).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 17 мая 2024 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2024 года N 605](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Письменное донесение об авиационном происшествии с легким или малым беспилотным воздушным судном командир авиационной (военной) части (подразделения) (по принадлежности воздушного судна) представляет в течение 24 часов командующему авиационного объединения (командиру авиационного соединения) федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - командующему объединению (командиру соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Копия письменного донесения об авиационном происшествии направляется начальнику Службы безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

31. В письменном донесении (в информационной системе безопасности полетов) указывается информация в составе, предусмотренном приложением N 3_1 к настоящим Правилам. Отсутствие какой-либо информации не является основанием для задержки представления донесения.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

ДЕЙСТВИЯ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПРИ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ

32. Поиск воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном), спасание его пассажиров и членов экипажа, оказание им помощи организует и осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

Организация охраны потерпевшего авиационное происшествие воздушного судна и его эвакуация (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) возлагаются на командующего войсками военного округа Вооруженных Сил Российской Федерации (командующего Северным флотом), в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие.

Организация поиска и охраны потерпевшего авиационное происшествие легкого или малого беспилотного воздушного судна возлагается на должностное лицо, организовавшее его полет.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

33. С момента авиационного происшествия (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) и до прибытия комиссии ответственность за проведение первоначальных мероприятий возлагается на старшего авиационного начальника, в зоне ответственности которого произошло авиационное происшествие (командира авиационной (воинской) части (руководителя подразделения). При авиационном происшествии с легким или малым беспилотным воздушным судном ответственность за проведение первоначальных мероприятий возлагается на должностное лицо, организовавшее его полет.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

В каждой авиационной части (соединении, объединении), воинской части (соединении, объединении), организующей полеты беспилотных воздушных судов, должна быть разработана специальная инструкция, регулирующая действия должностных лиц при авиационном происшествии.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

35. Без разрешения председателя комиссии запрещается производить какие-либо работы на месте авиационного происшествия, за исключением работ по тушению пожара, эвакуации раненых и погибших, а также фиксации следов, которые могут быть утрачены (отложений льда, копоти, следов движения воздушного судна по грунту и т. п.).

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

а) организовать поисково-спасательные работы в соответствии с инструкцией по организации поисково-спасательного обеспечения полетов;

б) доложить немедленно непосредственному командиру (начальнику) данные о воздушном судне, об экипаже, пассажирах и выполняемом задании, обстоятельствах, метеоусловиях, последствиях авиационного происшествия, а также о принятых мерах;

в) определить необходимость принятия дополнительных мер по спасанию воздушного судна, пассажиров и членов экипажа, тушению (предупреждению) пожара, сохранению вещественных доказательств;

г) организовать охрану места авиационного происшествия, запретить допуск к нему посторонних лиц, обеспечить неприкосновенность воздушного судна, его содержимого или его обломков (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших). Перемещение воздушного судна или его обломков до прибытия комиссии допускается только в случаях, если они препятствуют безопасному движению транспортных средств или посадке воздушных судов. При необходимости такого перемещения принимаются меры по документированию (путем фотографирования, видеосъемки, составления акта осмотра, схем и т.п.) положения и общего состояния воздушного судна (его обломков), показаний приборов, положения переключателей и рукояток управления в кабинах;

д) сообщить о факте авиационного происшествия в органы местного самоуправления и соответствующие органы прокуратуры, следственные органы Следственного комитета Российской Федерации;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 20 декабря 2011 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2011 года N 1013](#), распространяется на правоотношения, возникшие с 15 января 2011 года. - См. [предыдущую редакцию](#))

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

ж) принять меры по сохранению бортовых средств объективного контроля, документов, оказавшихся на месте авиационного происшествия, организовать поиск обломков воздушного судна на прилегающей к месту авиационного происшествия местности и обеспечить их сохранность на месте обнаружения. Если бортовые средства объективного контроля находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, их необходимо немедленно оттуда изъять, предварительно по возможности сфотографировав (задокументировав) место изъятия, принять меры к сохранению информации, составить акт об изъятии и внешнем состоянии накопителей полетной информации. В других случаях изъятие бортовых средств объективного контроля до прибытия комиссии запрещается;

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

и) организовать снятие и опечатывание кассет звуконосителей магнитофонов на пунктах управления полетами, фотокассет, регистрирующих запись изображения на экранах радиолокационных станций, в зоне действия которых находилось воздушное судно в момент авиационного происшествия, принять меры для сохранения информации на средствах регистрации полетных данных станции внешнего пилота беспилотной авиационной системы;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

л) организовать изъятие и хранение летной, технической и другой документации, имеющей отношение к полету, который закончился авиационным происшествием (плановые таблицы полетов, метеорологическая документация, летные и медицинские книжки членов экипажа, документация органа обслуживания воздушного движения, осуществлявшего руководство (управление) полетом, формуляры и журнал подготовки воздушного судна, документы на горючее, масла, специальные жидкости и газы, материалы последней градуировки параметров, регистрируемых бортовыми средствами объективного контроля, аппаратные журналы радиообмена и учета работы радиотехнических средств);

м) зафиксировать метеорологические условия на аэродроме (стартово-посадочной площадке), по маршруту полета и в месте авиационного происшествия;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

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

с) сформировать группу обеспечения работы комиссии.

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

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

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

38. Материалы наземных средств объективного контроля при необходимости могут использоваться до прибытия комиссии в целях организации поисково-спасательных работ. Ответственность за их использование в этом случае возлагается на старшего авиационного начальника (должностное лицо, ответственное за проведение первоначальных мероприятий (командира воинской части, имеющей в своем составе подразделения с беспилотными воздушными судами), который должен принять меры по сохранению информации и составить акт об изъятии и внешнем состоянии наземных средств объективного контроля.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

ПОРЯДОК РАБОТЫ КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

40. По прибытии на место авиационного происшествия председатель комиссии проводит заседание, на котором объявляет состав комиссии, заслушивает должностных лиц, осуществлявших первоначальные мероприятия, об обстоятельствах происшествия и проделанной работе, создает рабочие органы комиссии и назначает их руководителей, определяет основные направления работ на начальном этапе расследования, дает указания по планированию работы комиссии и другим оперативным вопросам.

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

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

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

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

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#); в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

46. Исследования аварийной техники как в научных организациях, так и на месте авиационного происшествия проводятся, как правило, совместно с представителями организаций - разработчиков и организаций - изготовителей воздушного судна (беспилотной авиационной системы). В случае неприбытия представителей в течение 5 дней с момента авиационного происшествия исследования проводятся без их участия.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#); в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

47. Специалисты, проводившие исследования, как правило, в 10-дневный срок после получения от комиссии объектов исследования и технического задания проводят необходимые работы и направляют заключение должностному лицу соответствующего федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, назначившему комиссию, а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна). Копии указанных документов представляются в указанный срок председателю комиссии и начальнику Службы безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#); в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

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

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

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

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

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

54. По результатам работы комиссии оформляется дело расследования авиационного происшествия ([приложение N 4](#)), которому может быть в соответствии с законодательством Российской Федерации установлена степень секретности.

Дело расследования авиационного происшествия с воздушным судном, находящимся в пользовании Федеральной службы безопасности Российской Федерации, оформляется с учетом положений [Федерального закона "О федеральной службе безопасности"](#).

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

55. Дело расследования оформляется, как правило, в 3 экземплярах, которые рассылаются:

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

третий - руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), в Федеральной службе безопасности Российской Федерации - начальнику Управления авиации, в федеральном государственном органе - руководителю Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) или заместителю Председателя Следственного комитета Российской Федерации - руководителю Главного военного следственного управления.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

абзац утратил силу с 28 декабря 2022 года - [постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#) - см. [предыдущую редакцию](#);

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

Акт расследования авиационного происшествия (с отчетами по результатам проведенных исследований аварийной техники) направляется в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации.

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

57. По окончании расследования авиационного происшествия председатель комиссии представляет доклад о его результатах руководителю федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в случае авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном - должностному лицу, назначившему комиссию. Копия доклада направляется начальнику Службы безопасности полетов.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

ПРОВЕДЕНИЕ РАЗБОРА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ПРИЧИНАХ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Окончательное заключение о причинах авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном делает должностное лицо, назначившее комиссию.

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Такое решение может быть принято также в случае поступления от федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации либо должностного лица, назначившего комиссию (по принадлежности воздушного судна), а также федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации, аргументированного предложения о пересмотре результатов расследования.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

проблемы, не рассмотренные комиссией;

обоснование необходимости рассмотрения этих проблем;

предложения по проведению дополнительных исследований и экспертиз;

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

начальнику Службы безопасности полетов - при расследовании авиационного происшествия комиссией федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, а также в случае расследования авиационного происшествия с беспилотным воздушным судном комиссией объединения (соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

руководителю федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), в Федеральной службе безопасности Российской Федерации - начальнику Управления авиации, в федеральном государственном органе - руководителю Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) или заместителю Председателя Следственного комитета Российской Федерации - руководителю Главного военного следственного управления - при расследовании авиационного происшествия Службой безопасности полетов;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

командиру авиационной (воинской) части (по принадлежности воздушного судна);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

руководителю федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

начальнику федерального государственного бюджетного учреждения "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

абзац дополнительно включен с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); утратил силу с 28 декабря 2022 года - [постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#) - см. [предыдущую редакцию](#);

УЧАСТИЕ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ, ПРОИСШЕДШЕГО НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА

66. Если авиационное происшествие с воздушным судном произошло на территории иностранного государства, начальник Службы безопасности полетов назначает уполномоченных представителей для участия в расследовании. Соответствующее уведомление о составе уполномоченных представителей направляется через Министерство иностранных дел Российской Федерации государству, на территории которого произошло авиационное происшествие.

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

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

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

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

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

ПОРЯДОК ПРЕДАНИЯ ГЛАСНОСТИ ИНФОРМАЦИИ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ

71. В процессе расследования авиационного происшествия с разрешения руководителя федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации либо должностного лица, назначивших комиссию, могут быть преданы гласности только фактические данные об этом авиационном происшествии.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

IV. РАЗРАБОТКА ПРОФИЛАКТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

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

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

77. Ответственными за организацию разработки профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) являются федеральный орган исполнительной власти, федеральный государственный орган или организация (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующий видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующий родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Ответственным за организацию разработки профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном является командир авиационного соединения (должностное лицо, определяемое руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации) (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - командующий объединением (командир соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Если авиационное происшествие произошло по причине отказа авиационной техники, ее эргономического несовершенства, нарушений правил ее эксплуатации или ремонта, то ответственным за организацию разработки профилактических мероприятий также является федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции

по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

81. План профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия согласовывается с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, федеральным государственным органом и организациями, а также со Службой безопасности полетов.

План профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия (за исключением авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном) утверждается руководителем федерального органа исполнительной власти, или федерального государственного органа, или организации (по принадлежности воздушного судна).

План профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном, находящимся в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, утверждается главнокомандующим видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующим родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

План профилактических мероприятий по результатам расследования иного авиационного происшествия с легким или малым беспилотным воздушным судном утверждает должностное лицо, назначившее комиссию.

Утвержденный план профилактических мероприятий направляется исполнителям мероприятий и начальнику Службы безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

82. В установленные планом профилактических мероприятий сроки исполнители докладывают о реализации профилактических мероприятий ответственному за разработку плана или не позднее чем за 5 дней до истечения установленного срока представляют письменное уведомление о причинах его невыполнения. Ответственный за разработку плана обобщает информацию о выполнении пунктов плана профилактических мероприятий и докладывает должностному лицу, утвердившему план. Копия доклада направляется начальнику Службы безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

V. УЧЕТ И АНАЛИЗ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

83. Каждое авиационное происшествие подлежит обязательному учету в журнале учета авиационных происшествий ([приложение N 5](#)) Службой безопасности полетов, федеральным органом исполнительной власти, федеральным государственным органом и организацией (по принадлежности воздушного судна), федеральным государственным бюджетным учреждением "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим

функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации (в случае авиационного происшествия из-за отказа авиационной техники, ее эргономического несовершенства или нарушений правил ее эксплуатации или ремонта), авиационным объединением (соединением, частью).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Журналы учета авиационных происшествий являются документами постоянного хранения.

84. Автоматизированный учет авиационных событий, результатов расследований, выявленных опасных факторов организует Служба безопасности полетов в информационной системе безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

85. Выявленные в процессе расследования авиационных событий опасные факторы классифицируются по группам факторов (причин) в целях определения фактического состояния аварийности, накопления данных об опасных факторах, своевременной разработки профилактических мероприятий и оценки их эффективности ([приложение N 7](#)).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 31 мая 2016 года постановлением Правительства Российской Федерации от 17 мая 2016 года N 443; в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

VI. ВЫЯВЛЕНИЕ, РАССЛЕДОВАНИЕ, УЧЕТ И АНАЛИЗ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

ВЫЯВЛЕНИЕ И РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

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

88. Для выявления авиационных инцидентов используются:

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

материалы объективного контроля;

сообщения лиц, контролирующих полеты;

записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

бортовая и техническая документация;

свидетельства очевидцев.

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Перечень авиационных событий, которые относятся к авиационным инцидентам и подлежат расследованию, приведен в [приложении N 8](#).

Решение о переклассификации авиационного инцидента в авиационное происшествие (за исключением авиационного события с легким или малым беспилотным воздушным судном) принимает руководитель федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующий видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующий родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

Решение о переклассификации авиационного инцидента в авиационное происшествие с легким или малым беспилотным воздушным судном, находящимся в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, принимает командующий объединением вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а в других федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организации - должностное лицо, определяемое руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна).

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

91. Расследование серьезных авиационных инцидентов с воздушными судами, находящимися в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, организуют командования объединениями (соединениями) видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а в других федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организации - командования авиационными соединениями (должностные лица, определяемые руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна)).

В Министерстве обороны Российской Федерации расследование серьезного авиационного инцидента (за исключением серьезного авиационного инцидента с легким или малым беспилотным воздушным судном) проводится комиссией, назначаемой приказом командующего объединением вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а в авиационных (воинских) частях, непосредственно подчиненных главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации (центрах боевого применения и переучивания летного состава (центрах боевой подготовки и боевого применения, центрах подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний), - комиссией, назначаемой приказом соответствующего командира (начальника центра). Расследование серьезного авиационного инцидента с легким или малым беспилотным воздушным судном проводится комиссией, назначаемой приказом командира соединения вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

В иных федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организациях расследование серьезного авиационного инцидента проводится комиссией, назначаемой правовым актом командира авиационного соединения (должностного лица, определяемого руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна)).

В случае вовлечения в серьезный авиационный инцидент с воздушным судном авиационного персонала другого федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, а также в случае вовлечения в серьезный авиационный инцидент авиационного персонала нескольких объединений (соединений) одного федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации состав участников расследования согласовывается с заинтересованными сторонами. При этом комиссия назначается приказом руководителя федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, в пользовании которого находится воздушное судно, потерпевшее серьезный авиационный инцидент.

Расследование иных авиационных инцидентов организуют командиры авиационных (воинских) частей (по принадлежности воздушного судна). Расследование таких авиационных инцидентов проводится комиссиями, назначаемыми приказами командиров авиационных (воинских) частей (по принадлежности воздушного судна). По результатам расследования каждого авиационного инцидента издается приказ командира авиационной (воинской)

части, в котором определяются причины авиационного инцидента и указываются профилактические мероприятия.

Права и обязанности лиц, участвующих в расследовании авиационных инцидентов, приведены в приложении N 2.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

92. Срок расследования авиационного инцидента, как правило, не должен превышать 5 календарных дней. Продлить установленный срок расследования вправе должностное лицо, назначившее комиссию. Продление должно осуществляться с указанием даты окончания расследования.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

94. По результатам расследования серьезного авиационного инцидента составляется акт в 4 экземплярах, который утверждается должностным лицом, назначившим комиссию (приложение N 9). Первый экземпляр акта хранится в авиационной (военной) части, второй - в федеральном органе исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), в Федеральной службе безопасности Российской Федерации - в Управлении авиации, в федеральном государственном органе - в Главном управлении криминалистики (Криминалистическом центре) или в Главном военном следственном управлении, третий - в федеральном государственном бюджетном учреждении "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации. Четвертый экземпляр (в случае серьезного инцидента из-за отказа или повреждения авиационной техники) направляется в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области развития авиационной техники и экспериментальной авиации. Копия акта размещается в информационной системе безопасности полетов. В случае, указанном в абзаце четвертом [пункта 91](#) настоящих Правил, дополнительные экземпляры акта направляются заинтересованным сторонам.

При расследовании серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна дополнительно оформляется один экземпляр материалов дела расследования в соответствии с приложением N 4. В таком случае акт расследования авиационного происшествия утверждается должностным лицом, назначившим комиссию. В случае переклассификации серьезного авиационного инцидента с повреждением воздушного судна в аварию указанный экземпляр материалов дела расследования и выписка из приказа о переклассификации авиационного события направляются в Службу безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

УЧЕТ И АНАЛИЗ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

96. Обо всех авиационных инцидентах по окончании полетов докладывается оперативными дежурными устно по линии вышестоящих центров (пунктов) управления структурных подразделений федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа или организаций (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - в центр (на пункт) управления авиационного объединения (авиационного соединения), а также на командный пункт объединения (соединения), в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов, где они учитываются в журналах (приложение N 10). Кроме того, о серьезных авиационных инцидентах немедленно докладывается устно дежурному Службы безопасности полетов, в

центр управления главного командования вида Вооруженных Сил Российской Федерации или командования рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна) и в Национальный центр управления обороной Российской Федерации.

В докладе (в информационной системе безопасности полетов) указывается информация в составе, предусмотренном приложением N 3_1 к настоящим Правилам. Отсутствие какой-либо информации не является основанием для задержки доклада.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

97. В федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организациях должностные лица, проводившие расследование серьезного авиационного инцидента, не позднее 5 календарных дней со дня его окончания представляют письменное донесение о результатах расследования должностному лицу, назначившему комиссию, а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), копию - начальнику Службы безопасности полетов.

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

98. На все авиационные инциденты в авиационных (воинских) частях (подразделениях) составляются карточки учета установленной формы (приложение N 11). Первый экземпляр указанной карточки до 15-го числа каждого месяца направляется в федеральное государственное бюджетное учреждение "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации, второй - в центры боевого применения и переучивания летного состава (карточки учета авиационных инцидентов беспилотных воздушных судов - в 924 Государственный центр беспилотной авиации Министерства обороны Российской Федерации).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Копии карточек учета авиационных инцидентов в Министерстве обороны Российской Федерации направляются в объединение (соединение) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна), а в иных федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организациях - в авиационное объединение (авиационное соединение) (по принадлежности воздушного судна).

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

На каждый авиационный инцидент, причиной которого явился отказ авиационной техники, в федеральное государственное бюджетное учреждение "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации направляется, кроме карточки учета авиационного инцидента, карточка отказа авиационной техники установленного образца.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

99. Контроль за правильностью оформления карточек учета авиационных инцидентов и своевременностью их представления организуется федеральным органом исполнительной власти, федеральным государственным органом или организацией (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской Федерации - командованием объединения (соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации (по принадлежности воздушного судна).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

100. В целях своевременного принятия мер по предотвращению авиационных происшествий осуществляется информирование авиационных (воинских) частей (подразделений) об авиационных событиях и их причинах.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

101. Оперативная информация доводится до авиационных (воинских) частей (подразделений) командующими объединениями (командирами соединений) видов или родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации и руководителями структурных подразделений федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа или организаций (по принадлежности воздушного судна).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

102. Оперативная информация передается с использованием средств связи и автоматизации федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа или организаций и содержит информацию, предусмотренную приложением N 3_1 к настоящим Правилам.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

103. Периодическая информация включает:

а) ежемесячные экспресс-бюллетени по безопасности полетов, составляемые федеральным государственным бюджетным учреждением "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

б) информационные выпуски об авиационных происшествиях и авиационных инцидентах;

в) выпуски с рекомендациями по предупреждению ошибочных действий экипажей и органов единой системы ОрВД;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

г) выпуски с рекомендациями по предупреждению отказов авиационной техники;

д) материалы, содержащие анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов;

е) рекомендации по предотвращению авиационных происшествий.

104. В авиационных подразделениях авиационные инциденты, нарушения и ошибочные действия летного состава (экипажей) учитываются в журнале ([приложение N 12](#)).

105. В авиационной (воинской) части и авиационном соединении (соединении, в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов) авиационные инциденты учитываются в журнале (приложение N 13). Кроме того, в авиационном соединении, а также в соединении, в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов, начальники соответствующих служб (отделов) (каждый по своему направлению) ведут учет авиационных инцидентов, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов. Учет ведется в соответствующих разделах указанного журнала.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

106. В федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе и организациях, в авиационном объединении, а также объединении, в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных

судов, авиационные инциденты учитываются в журнале учета авиационных инцидентов (приложение N 14).

Кроме того, все авиационные инциденты, выявленные в авиационном объединении, а также объединении, в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов, учитываются в зависимости от их причин соответственно в отделе боевой подготовки, соответствующих службах (отделах), на соответствующем командном пункте, в управлениях начальника тыла и начальника войск связи и радиотехнического обеспечения, в органах единой системы ОрВД.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

107. В федеральном государственном бюджетном учреждении "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации учитываются все авиационные инциденты с воздушными судами государственной авиации Российской Федерации.

Абзац утратил силу с 28 декабря 2022 года - [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#);

В Службе безопасности полетов учитываются все серьезные авиационные инциденты с повреждениями воздушных судов государственной авиации Российской Федерации.

В Службе безопасности полетов ведется единая база данных выявленных опасных факторов и авиационных событий на основе учета всех авиационных происшествий и авиационных инцидентов с воздушными судами.

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 августа 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2015 года N 854](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

108. Проверка полноты учета, объективности расследования и правильности классификации авиационных инцидентов осуществляется федеральными органами исполнительной власти, федеральным государственным органом и организациями:

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

в авиационной (воинской) части и частях (подразделениях) обеспечения полетов - ежемесячно;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

в авиационном соединении (соединении, в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов), на авиаремонтном заводе и в военном представительстве Министерства обороны Российской Федерации - ежеквартально.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

110. В авиационной (воинской) части (подразделении) и частях (подразделениях) обеспечения ежемесячно (в авиационных объединениях и авиационных соединениях, а также в объединениях (соединениях), в составе которых есть подразделения беспилотных воздушных судов, - ежеквартально) проводится разбор авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий личного состава, результаты которого в виде отдельного раздела включаются в доклад командира (командующего) при подведении итогов работы.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

Организация проведения разбора в воинской части (соединении), в составе которой есть подразделения беспилотных воздушных судов и части (подразделения) обеспечения, возлагается на командира воинской части (соединения) и части (подразделения) обеспечения, а в объединении - на заместителя командующего объединением.

(Абзац дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

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

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

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

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

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

113. Материалы разбора авиационных инцидентов в Министерстве обороны Российской Федерации подписываются командующим объединением (командиром соединения) вида или рода войск Вооруженных Сил Российской Федерации, а в других федеральных органах исполнительной власти, федеральном государственном органе или организациях - командующим авиационным объединением (командиром авиационного соединения, должностным лицом, определяемым руководителем федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа

или организации), и направляются в подчиненные части (подразделения) для изучения личным составом.

Копии материалов ежеквартального разбора авиационных инцидентов в объединениях (соединениях) до 10-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, направляются в органы безопасности полетов соответствующего федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, а в Министерстве обороны Российской Федерации - главнокомандующему видом Вооруженных Сил Российской Федерации или командующему родом войск Вооруженных Сил Российской Федерации, командующему войсками военного округа Вооруженных Сил Российской Федерации (командующему Северным флотом) (по подчиненности), федеральное государственное бюджетное учреждение "Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил" Министерства обороны Российской Федерации и в Службу безопасности полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

УЧАСТИЕ В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА С ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ, ПРОИСШЕДШЕГО НА ТЕРРИТОРИИ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА

(Подраздел дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

114. Участие должностных лиц в расследовании авиационного инцидента с воздушным судном, происшедшего на территории иностранного государства, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 66-70 настоящих Правил.

Приложение N 1
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства](#)
[Российской Федерации](#)
от 16 декабря 2022 года N 2339. -
См. [предыдущую редакцию](#))

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЛЕНА КОМИССИИ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

УДОСТОВЕРЕНИЕ
N 0000
члена комиссии
по расследованию авиационного
происшествия
Герб
Российской
Федерации

Специалист по безопасности полетов
государственной авиации
Российской Федерации
Expert of the Russia Safety Service

[В соответствии со](#) ст. 98 Воздушного кодекса Российской Федерации
федеральные органы исполнительной власти, исполнительные органы
субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления,
юридические лица независимо от их организационно-правовой формы,
командование воинских частей обязаны оказывать

всемерное содействие члену

создать рабочие органы комиссии;

утвердить состав подкомиссий и рабочих групп;

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

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

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

периодически информировать о ходе расследования авиационного происшествия начальника Службы безопасности полетов и руководителя федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации (по принадлежности воздушного судна), а в случаях расследования авиационных происшествий с беспилотными воздушными судами или авиационных инцидентов - должностное лицо, назначившее комиссию;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

осуществлять контроль за полнотой, своевременностью, всесторонностью и объективностью расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента) и правильным оформлением документов расследования;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

проанализировать данные, полученные в ходе расследования, и на итоговом заседании комиссии сделать выводы о причинах авиационного происшествия (авиационного инцидента);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

подготовить в установленные сроки доклад и акт о результатах расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

провести с руководящим составом авиационной (воинской) части (соединения) разбор обстоятельств авиационного происшествия (авиационного инцидента);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

доложить о результатах расследования согласно пункту 57 настоящих Правил.

3. Председатель комиссии имеет право:

принимать решение о вызове на место авиационного происшествия (авиационного инцидента) научно-исследовательской летающей лаборатории, привлекать в установленном порядке для участия в расследовании или проведения консультаций экспертов и специалистов военных представительств, научных организаций и военных образовательных организаций федеральных органов исполнительной власти;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

давать обязательные для исполнения указания членам комиссии и привлеченным к расследованию экспертам и специалистам;

принимать решение о проведении исследований и экспертиз;

принимать решение о возможности эвакуации поврежденного воздушного судна или его остатков с места происшествия;

запрашивать в установленном порядке у должностных лиц необходимую документацию, относящуюся к авиационному происшествию (авиационному инциденту);

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

направлять в научные и другие организации материалы бортовых и наземных средств объективного контроля, детали и агрегаты воздушного судна, потерпевшего бедствие, и других объектов, связанных с авиационным происшествием (авиационным инцидентом), для проведения аналитических, лабораторных и других исследований;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#); в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

получать объяснения от всех лиц, причастных к авиационному происшествию (авиационному инциденту);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

II. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПОДКОМИССИИ (СТАРШИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ)

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

обеспечить полноту и объективность расследования;

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

докладывать председателю комиссии о ходе расследования;

представлять к установленному сроку отчет о проведенных исследованиях.

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

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

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

включать в состав экспертной группы необходимых специалистов;

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

III. ЧЛЕН КОМИССИИ, СПЕЦИАЛИСТ, ЭКСПЕРТ

7. Член комиссии по расследованию авиационного происшествия (авиационного инцидента) обязан:

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

проводить полное и объективное исследование обстоятельств и факторов авиационного происшествия (авиационного инцидента) по профилю своей специальности в соответствии с планом работы комиссии;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

участвовать в рассмотрении материалов расследования и обсуждении акта расследования авиационного происшествия (авиационного инцидента).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

8. Член комиссии имеет право:

вносить предложения, направленные на улучшение работы комиссии;

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 января 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2014 года N 1469](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

9. Специалист и эксперт обязаны:

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

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

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

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

IV. НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ

10. Начальник научно-исследовательской летающей лаборатории обязан:

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

осуществлять методическое руководство исследованием аварийной и отказавшей авиационной техники;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Приложение N 3
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства](#)
[Российской Федерации](#)
[от 16 декабря 2022 года N 2339](#). -
См. [предыдущую редакцию](#))

ЖУРНАЛ
УЧЕТА ОПЕРАТИВНОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

N	Дата и	От кого	Содержа-	Профилак-	До	Подпись
п/п	время	получена	ние инфор-	тические	кого командира	
	получения		мации	мероприятия	дове-	и меро-

информа- ции		дено приятия по его указанию				
1	2	3	4	5	6	7

УКАЗАНИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

1. Журнал ведется на каждом командном пункте (пункте управления) авиационной части, авиационного соединения, авиационного объединения (воинской части, соединения, объединения, имеющего в своем составе подразделения с беспилотными воздушными судами) и на центральном пункте управления (пункте управления) федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа и организации.
2. В журнал заносится информация о всех авиационных происшествиях в государственной авиации, а также об авиационных происшествиях в гражданской и экспериментальной авиации (по указанию начальника Службы безопасности полетов).
3. Информация об авиационном происшествии принимается и обрабатывается дежурной сменой КП по мере ее поступления.
4. Полученная информация должна доводиться до командующего (командира) в минимальное время.
5. Основные требования к информации: объективность и полнота, краткость, целесообразность и выполнимость предлагаемых мероприятий.
6. Ответственным за ведение журнала является начальник штаба, которому подчинен КП.

Приложение N 3_1
(Дополнительно включено
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации
от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

СОСТАВ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЕМОЙ ПРИ ДОКЛАДАХ ОБ АВИАЦИОННОМ ПРОИСШЕСТВИИ
(АВИАЦИОННОМ ИНЦИДЕНТЕ)

(с изменениями на 16 мая 2024 года)

N п/п	Устный доклад об авиационном происшествии	Письменное донесение об авиационном происшествии	Доклад об авиационном инциденте
1	2	3	4
1.	Вид авиационного события		
2.	Дата, время авиационного события (местное/московское)		
3.	Тип воздушного судна		
4.	Принадлежность воздушного судна		
5.	Аэродром (стартово-посадочная площадка) базирования		
6.	Аэродром (стартово-посадочная площадка) вылета		
7.	Метеоусловия (ДПМУ, ДСМУ, ДУМП, НПМУ, НСМУ, НУМП)		
8.	Полетное задание (номер упражнения КБП (КУЛП, КЛП), содержание упражнения (полетного задания)		
9.	Этап полета		
10.	Данные о командире экипажа (летчике, внешнем пилоте) (должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), пол, дата рождения, личный номер, квалификационный разряд (классная квалификация)		

11. Количество пассажиров на борту

Данные об экипаже (должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), пол, дата рождения, личный номер, квалификационный разряд (классная квалификация), о пассажирах и грузе, находившихся на борту)
12. Наличие на борту опасных грузов или боеприпасов и их характеристики

Характер повреждения воздушного судна. Последствия авиационного происшествия для членов экипажа и пассажиров воздушного судна и окружающей среды

Характер повреждения воздушного судна
13. Обстоятельства авиационного события

Обстоятельства авиационного события, описание действий летчика (внешнего пилота, экипажа) и группы руководства полетами
14.

Данные об авиационной технике
15.

Данные о лицах группы руководства полетами (органа единой системы ОрВД), если авиационное событие связано с их действиями
16. Место авиационного события:

координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции;

координаты точки потери радиосвязи и пропадания отметки от воздушного судна на экране радиолокационной станции;

аэродром (стартово-посадочная площадка)

описание места авиационного происшествия

описание места авиационного происшествия
17. Данные о поисково-спасательных работах и необходимости оказания дополнительной помощи в их проведении
18. Другие достоверные сведения, известные к моменту представления доклада об авиационном событии
19.

Предложение (решение) о порядке расследования авиационного события, включая состав комиссии по его расследованию

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Примечания.

1. Информация, предоставляемая при докладах об авиационном происшествии (авиационном инциденте) с воздушными судами, находящимися в пользовании Федеральной службы безопасности Российской Федерации, оформляется с учетом положений [Федерального закона "О федеральной службе безопасности"](#).

2. В позиции 4 указывается наименование федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, авиационное объединение, авиационное соединение, авиационная (воинская) часть (действительное наименование), подразделение, а для воздушных судов, находящихся в пользовании Министерства обороны Российской Федерации, дополнительно указывается принадлежность к военному округу Вооруженных Сил Российской Федерации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 17 мая 2024 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2024 года N 605](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

3. В позиции 9 для классификации этапа полета используются следующие определения:

- не установлен;
- запуск двигателя;
- опробование двигателя;
- выруливание;
- руление;
- взлет;

- набор высоты;
- висение;
- полет по маршруту;
- боевое применение;
- горизонтальный полет;
- пилотирование в зоне;
- предпосадочное снижение;
- заход на посадку;
- уход на 2 круг;
- посадка;
- заваливание;
- выключение двигателя.

Приложение N 4
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации
от 16 декабря 2022 года N 2339](#). -
См. [предыдущую редакцию](#))

ДЕЛО РАССЛЕДОВАНИЯ

	самолета (вертолета, БВС)
(вид авиационного происшествия (САИП))	
	(тип)
пилотируемого (находившегося под управлением)	
	(должность, классная квалификация (квалификационный разряд),
воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии) командира экипажа (летчика, внешнего пилота))	
происшедшей	
	(дата и место авиационного происшествия (САИП))
Расследование проведено комиссией, назначенной приказом	
	от N
(должность лица, назначившего комиссию)	(дата)
в составе:	
председателя	
	(должность, воинское звание, инициалы и фамилия)
членов комиссии	
	(должность, воинское звание, инициалы и фамилия)
Сроки работы комиссии:	

начало

(дата авиационного происшествия (САИП))

окончание

(дата подписания акта расследования)

В расследовании принимали участие представители:

(перечисляются специалисты федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа, организаций органов военного управления, научно-исследовательских организаций и предприятий

с указанием должности, воинского звания, инициалов и фамилии)

1. Опись документов и материалов, вошедших в дело расследования авиационного происшествия (САИП):

а) акт расследования авиационного происшествия (САИП) (форма прилагается);

б) приложения к акту расследования:

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

кроки места падения (вынужденной посадки) воздушного судна;

протокол осмотра места падения (вынужденной посадки) воздушного судна и аварийных деталей;

данные анализа материалов объективного контроля;

протокол радиообмена между членами экипажа воздушного судна;

протокол переговоров лиц группы руководства полетами и органов единой системы ОрВД с экипажем воздушного судна;

фотоснимки радиолокационной проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие (САИП);

копия кальки проводки воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие (САИП), на планшетах;

схема (траектория) полета (аварийного участка полета);

модель возникновения и развития особой ситуации в полете;

модель причинно-следственных связей;

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

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

в) отчет летной подкомиссии с приложениями (форма прилагается);

г) отчет инженерно-технической подкомиссии с приложениями (форма прилагается);

д) отчет административно-штабной подкомиссии с приложениями (форма прилагается);

е) отчеты по специальным исследованиям;

ж) служебная информация;

3. ДАННЫЕ О ЛИЦАХ УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ

(группы руководства полетами, органа единой системы ОрВД)

N п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Классная квалификация (квалификационный разряд) и год ее присвоения	Стаж руководства и количество руководств полетами за последние 12 месяцев
1	2	3	4	5	6

Дается оценка профессиональной подготовленности лиц управления полетом и их действий при возникновении и развитии особой ситуации.

4. ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ

N п/п	Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Отношение к военной службе, должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажира (погиб, ранен, невредим, не найден)
1	2	3	4	5

Дается оценка обоснованности допуска к воздушной перевозке указанных пассажиров.

5. ДАННЫЕ О ХАРАКТЕРЕ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ

N п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (м) длина ширина высота	Вес (кг)	В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза
	Общий вес груза			
	Центровка			

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

6. ДАННЫЕ ОБ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ

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

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

Дается оценка соответствия технической эксплуатации воздушного судна (БАС) установленным требованиям.

7. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ И ОРНИТОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Приводятся данные о прогнозе погоды и фактических метеорологических и орнитологических условиях на аэродромах взлета и посадки (стартово-посадочной площадки), по маршруту полета и на месте авиационного происшествия (САИП).

Дается краткая оценка метеорологического и орнитологического обеспечения полета.

8. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ (СТАРТОВО-ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ)

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

Дается краткая оценка технической эксплуатации аэродрома (стартово-посадочной площадки).

9. ДАННЫЕ О СРЕДСТВАХ СВЯЗИ И РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

Приводятся данные об использовавшихся в процессе полета средствах связи, навигации, посадки и ОВД (управления полетами), в ходе которого произошло авиационное происшествие (САИП).

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

10. ДЕЙСТВИЯ АВАРИЙНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Указываются количество сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных работ, своевременность их приведения в готовность, результаты поисково-спасательных работ.

Дается краткая оценка проведенным поисково-спасательным работам и работам по ликвидации последствий авиационного происшествия (САИП).

11. СОСТОЯНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ПАССАЖИРОВ ПОСЛЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

Устанавливаются причины гибели находившихся на борту воздушного судна людей. Указывается количество человек, получивших телесные повреждения.

12. ДРУГАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Приводится вся фактическая информация, полученная из других источников, необходимая для установления обстоятельств авиационного происшествия (САИП) и составления заключения о причинах этого события.

II. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

Указываются с соблюдением (по возможности) хронологии событий:

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

время суток, время (местное/московское/по Гринвичу) и аэродром взлета (стартово-посадочная площадка);

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

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

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

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

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

позднего применения;

последствия для членов экипажа (пассажиров);

последствия для воздушного судна;

последствия для окружающей среды на месте авиационного происшествия (САИП).

III. НЕДОСТАТКИ И УПУЩЕНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП), И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ВОЗНИКНОВЕНИЕ, РАЗВИТИЕ ОСОБОЙ СИТУАЦИИ И ИСХОД ПОЛЕТА

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

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

в организации полетов;

в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);

в действиях экипажа;

в обеспечении полетов;

в проектировании, изготовлении и ремонте авиационной техники;

в испытаниях авиационной техники и регламентации летной работы;

в проектировании, изготовлении и ремонте средств обеспечения полетов;

другие недостатки и упущения.

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

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В произвольной форме излагаются причины авиационного происшествия (САИП).

Формулировка причин должна исключать двусмысленное их толкование.

V. РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОМИССИИ

Приводятся рекомендации и предложения, направленные на устранение выявленных при расследовании опасных факторов (недостатков).

Председатель комиссии

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Заместитель председателя комиссии

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены комиссии

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

**VI. ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ
(РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ОРГАНА ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ, ФЕДЕРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ОРГАНА ИЛИ ОРГАНИЗАЦИИ ЛИБО ДОЛЖНОСТНОГО ЛИЦА, НАЗНАЧИВШЕГО
КОМИССИЮ) О ПРИЧИНАХ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ И ОБОСНОВАНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ
ВЫВОДОВ КОМИССИИ О ПРИЧИНАХ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Рассмотрен на заседании комиссии
" " 20 г.
Протокол N

**ОТЧЕТ ЛЕТНОЙ ПОДКОМИССИИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТ, ПРОВЕДЕННЫХ В СВЯЗИ С
РАССЛЕДОВАНИЕМ**

самолета (вертолета, БВС)

(вид авиационного происшествия (САИП))

(тип)

происшедшей

(дата и место авиационного происшествия (САИП))

(наименование авиационной (воинской) части, соединения, объединения,

федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия (САИП) в период с _____ по _____
20__ 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 (воинской) части, командирам авиационных (воинских) подразделений и командирам частей (подразделений), обеспечивающих полеты).

2. Полнота мероприятий, проведенных штабом авиационной (воинской) части, на основании принятого решения о проведении полета (своевременность подачи заявок на полеты и их обеспечение, подготовка предложений по использованию воздушного пространства, полигонов, разработка плановых таблиц).

3. Планирование полетов (соответствие запланированных упражнений замыслу проведения полетов, соблюдение методической последовательности запланированных упражнений, соблюдение установленных курсом боевой подготовки рода авиации норм по количеству запланированных полетов и налету экипажей в летную смену, соблюдение времени, необходимого для подготовки воздушного судна (БАС) к повторному полету, определение экипажей-разведчиков и экипажей-доразведчиков погоды, экипажей поисково-спасательных воздушных судов, наличие резервных воздушных судов (БАС), планирование оперативного объективного контроля, количество разработанных таблиц по вариантам полетов и другие необходимые данные).

4. Подготовка экипажа к полетам:

кем и когда организована, когда проведена;

полнота проведения подготовки экипажа к полетам.

5. Разведка погоды:

своевременность и полнота проведения радиолокационной разведки погоды;

данные воздушной разведки погоды, наличие опасных явлений погоды.

6. Выводы о полноте и соответствии организации полетов нормативным требованиям.

II. ДАННЫЕ ОБ ОСНОВНЫХ ЛИЦАХ, УЧАСТВОВАВШИХ В ОРГАНИЗАЦИИ, ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТА И ЕГО ОБСЛУЖИВАНИИ

7. Данные о командире авиационной (воинской) части (подразделения):

воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), год рождения, образование общее и военное (когда и какие образовательные организации окончил);

дата назначения на должность;

сроки прохождения службы на основных должностях;

когда прибыл в данную часть;

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

местонахождение и действия в момент авиационного происшествия.

8. Данные о командире экипажа (летчике, внешнем пилоте) (в случае выполнения вывозных или контрольных полетов данные заполняются на инструктора и летчика (внешнего пилота), а при выполнении группового полета - на ведущего и ведомого, если их действия оказали влияние на развитие и исход особой ситуации) и о членах экипажа, чьи действия оказали влияние на возникновение и развитие особой ситуации (должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), число, месяц и год рождения, образование общее и военное, присвоенная классная квалификация (квалификационный разряд) (дата, номер приказа, на каком типе воздушного судна (БАС), сроки прохождения службы на летных должностях, с какого времени летает на данном типе воздушного судна (БАС), когда и где проходил переучивание на данный тип воздушного судна (БАС).

Данные о налете (количестве и продолжительности управлений по типам (БАС) в соответствии с прилагаемыми таблицами (раздельно для боевых, учебно-боевых и беспилотных воздушных судов):

Таблица 1

Тип воздушного судна	Налет в часах						
	общий днем -		в том числе			ночью -	
	всего	под шторкой	в СМУ	в облаках	над морем	всего	
1	2	3	4	5	6	7	8

Таблица 2

Тип воздушного судна	Налет в часах				Количество посадок (заходов) с применением посадочных систем			
	под шторкой	в том числе		над морем	всего	днем		ночью
		в СМУ	в облаках			при минимуме погоды	всего	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Таблица 3

Тип	Время	Количество управлений БВС
-----	-------	---------------------------

БАС суток		общее	с инструктором	в качестве инструктора	одновременно двумя и более БВС	с использованием БВС - ретранслятора
1	2	3	4	5	6	7
Тип		Продолжительность управлений БВС				
БАС Общая		в том числе				
		в автомати- ческом режиме	в автоматизи- рованном режиме	одно- временно двумя и более БВС	из них СМУ	в условиях помех
1	8	9	10	11	12	13

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Всего
В том числе за последние 12 месяцев
Общий налет по годам за последние 5 лет

ДАННЫЕ О НАТРЕНИРОВАННОСТИ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 12 МЕСЯЦЕВ (С РАЗБИВКОЙ ПО МЕСЯЦАМ)

Дата,
метеоусловия,
условное обозначение полета,
номер упражнения
Налет (количество
управлений/продолжительность управлений БВС) (часов, минут):
днем,
ночью,
всего,
в том числе тренировочный

ДАННЫЕ О ПРОВЕДЕНИИ ТРЕНАЖЕЙ

На тренажере				В кабине воздушного судна (на БАС)		
общий налет (продолжи- тельность управлений БВС) (часов, минут)	количество полетов (управлений БВС)	по особому случаю, связанному с авиационным происшеств- ием (САИП) (количество, дата последнего тренажа)	последний тренаж по особому случаю	по особому случаю в полете (количество)	по особому случаю, связанному с авиационным происшеств- ием (САИП) (количество, дата последнего тренажа)	по отработке взаимо- действия экипажа с группой руководства полетами (количество, дата последнего тренажа)
1	2	3	4	5	6	7

Данные о соблюдении установленных минимальных сроков проверки за последние 12 месяцев:

- по технике пилотирования (в соответствии с курсом боевой подготовки рода авиации (летной, учебно-летной), для инструктора - дополнительно зачетно-методические полеты; для ведущего - контрольные для проверки техники пилотирования строем): дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка;
- по боевому применению: дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка;
- по навигации: дата, время суток (день, ночь), метеорологические условия, кто осуществлял проверку, оценка.

Данные по парашютной подготовке:

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

наземные катапультирования: количество, дата последней тренировки;

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

комплексные тренажи по использованию средств спасения: вид тренажа, количество, дата последнего тренажа.

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

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

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

Наличие авиационных инцидентов за последние 12 месяцев, их причины.

Имел ли в прошлом авиационные происшествия, их причины.

Имеются ли дисциплинарные взыскания, какие и за что.

Семейное положение, количество детей, их возраст.

Жилищные условия.

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

Дата и заключение врачебно-летной (врачебно-летной экспертной, военно-врачебной) комиссии и последнего периодического (углубленного медицинского) осмотра. Перенесенные заболевания в межкомиссионный период.

Данные о времени и месте использования очередного отпуска и профилактического отдыха за последние 2 года.

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

Краткая летная характеристика.

Краткие выводы об уровне летной подготовки экипажа (инструктора) и его соответствие полетному заданию.

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

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

военное образование (когда и что окончил);

сроки прохождения службы на основных должностях;

- когда закончил летную работу (год и на каком типе воздушного судна (БАС);
- когда и где проходил подготовку к руководству полетами;
- кто, когда и какой допуск дал к руководству полетами (каким составом, в каких метеоусловиях, днем, ночью);
- когда и кем, в каких условиях проверен в практическом руководстве полетами за последние 12 месяцев, полнота проверки и ее качество.
- Установленные командиром (начальником) допустимые перерывы в руководстве полетами.
- Как вводился в строй при перерывах в руководстве полетами, превышающих допустимые.
- Регулярность руководства полетами за последние 12 месяцев (с разбивкой по месяцам):

Месяц	Дата	День/ночь	Метеоусловия	Количество воздушных судов
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 экипажа и условиям выполнения.
- 11. Воздушная и навигационная обстановка в районе полетов на период возникновения особой ситуации.
- 12. Фактические метеорологические, гидрологические и орнитологические (при необходимости) условия на период возникновения особой ситуации в полете.
- 13. Данные о средствах связи, навигации, посадки и ОВД (управления полетами), имеющихся и используемых в процессе полета, во время которого произошло авиационное происшествие (САИП).
- 14. Характер возникновения осложнения условий полета, какие факторы повлияли на перерастание их в сложную ситуацию (в какое время после взлета появилась осложненная ситуация, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОВД (управления полетами) в этой ситуации, чем это подтверждается).
- 15. Характеристика сложной ситуации, какие факторы повлияли на перерастание ее в аварийную (время проявления, на каком этапе полета, при каких параметрах движения воздушного судна, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа ОВД (управления полетами) в этой ситуации, чем это подтверждается).
- 16. Характеристика аварийной ситуации, ее протекание (время проявления, на каком этапе полета и при каких параметрах движения воздушного судна она возникла, действия экипажа, лиц группы руководства полетами или органа

ОВД (управления полетами) в этой ситуации, чем это подтверждается).

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

18. Исход полета:

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

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

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

последствия для окружающей среды (число погибших, раненых на месте авиационного происшествия (САИП), нанесенный ущерб строениям, лесным массивам, сельскохозяйственным угодьям, водоемам и т.п., чем подтверждается).

19. Анализ средств объективного контроля:

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

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

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

результаты дешифрирования фотоснимков экранов

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

результаты дешифрирования других средств, подтверждающих аварийный полет воздушного судна.

20. Выводы из анализа материалов объективного контроля.

IV. НЕДОСТАТКИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП), И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ВОЗНИКНОВЕНИЕ, РАЗВИТИЕ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ И ИСХОД ПОЛЕТА

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

в организации полетов;

в обслуживании воздушного движения (управлении полетами);

в действиях экипажа;

в обеспечении полетов;

в регламентации летной работы;

другие отклонения.

Выводы из анализа недостатков, приведших к возникновению и развитию особой ситуации.

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

VI. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО УСТРАНЕНИЮ ВЫЯВЛЕННЫХ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ОПАСНЫХ ФАКТОРОВ

Приводятся рекомендации по устранению выявленных при расследовании недостатков.

Председатель подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Приложения:

- 1. Выписка (копия) из плановой таблицы полетов.
- 2. Материалы рабочих групп подкомиссии.
- 3. Описание версий авиационного происшествия (САИП), не нашедших своего подтверждения.
- 44. Рапорты должностных лиц, участвующих в организации, обслуживании и выполнении полета.

Рассмотрен на заседании комиссии

" " 20 г.
Протокол N

ОТЧЕТ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДКОМИССИИ О РЕЗУЛЬТАТАХ РАБОТ, ПРОВЕДЕННЫХ В СВЯЗИ С РАССЛЕДОВАНИЕМ

самолета (вертолета, БВС)

(вид авиационного происшествия (САИП))

,
(тип)

происшедшей

(дата и место авиационного происшествия (САИП))

(наименование авиационной (воинской) части, соединения, объединения,

федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации)

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия (САИП) в период с _____ по _____ 20__ г. установила:

I. ДАННЫЕ ОБ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ

1. Воздушное судно (БАС)

выпущено

предприятием

" "

20 г.

с назначенным ресурсом

час. в течение

лет,

ресурсом до первого ремонта

час, сроком службы

лет.

Гарантийный ресурс

час. в течение

лет.

Налет с начала эксплуатации

час.

мин.,

посадок.

Принят для эксплуатации в войсковой части

" "

20 г.

Назначенный ресурс (срок службы) продлен "

"

20 г.

до

ч.,

лет.

Ресурс до первого ремонта продлен

"

"

20 г. до

час.,

лет

на основании

Воздушное судно (БАС) прошло ремонты

Порядковый номер ремонта	Объем ремонта	Дата ремонта	Кто проводил и место проведения ремонта	Налет с начала эксплуатации	Налет после ремонта	Ресурс, установленный после ремонта
1	2	3	4	5	6	7
Налет после последнего ремонта				час.,	посадок.	
Остаток ресурса (срока службы) до очередного ремонта				час.,	лет.	

2. СВЕДЕНИЯ ПО ДВИГАТЕЛЯМ

Двигатель

первыйвторойтретийчетвертый

Тип

Заводской номер

Предприятие-изготовитель

Дата выпуска

Дата установки на воздушное судно

Назначенный ресурс

всего

на ограниченных режимах

Назначенный срок службы

Гарантийный ресурс

Гарантийный срок службы

Установлен ресурс до первого ремонта

всего

на ограниченных режимах

Установлен срок службы до первого ремонта

Наработка с начала

эксплуатации

на ограниченных режимах

Прошел ремонты

причина ремонта

(порядковый номер)

объем ремонта

дата ремонта

кто проводил и место проведения ремонта

Ресурс,

всего

установленный после последнего ремонта на ограниченных режимах

Срок службы, установленный после последнего ремонта

Наработка после

всего

последнего ремонта

на ограниченных режимах

Остаток ресурса

всего

на ограниченных режимах

Остаток срока службы

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

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

II. ДАННЫЕ ОБ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТАВЕ, УЧАСТВОВАВШЕМ В ПОДГОТОВКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА (БАС)

3. Состав технического расчета

№ п/п	Штатная должность	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество (при наличии), год рождения	Классная квалификация	Номер приказа и дата допуска к обслуживанию воздушного судна (БАС) данного типа	Стаж работы в занимаемой должности
1	2	5	4	5	6	7

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

III. ДАННЫЕ О РАБОТАХ, ПРОВЕДЕННЫХ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ (БАС)

4. Подготовка к полетам

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

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

5. Периодические работы: дата выполнения, вид работ.

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

6. Регламентные работы: "___" _____ 20__ г. при налете воздушного судна (БАС) с начала эксплуатации ___ час., после последнего ремонта ___ час., через ___ час. (месяцев) после выполнения предшествующих _____ регламентных работ (через ___ месяцев после последних 24-месячных регламентных работ) на воздушном судне выполнены _____ регламентные работы.

Налет после выполнения последних регламентных работ _____ час., календарный срок _____ месяцев.

Наработка двигателя (двигателей) после последних регламентных работ ___ час.

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 "___" _____ 20___ г. по "___" _____ 20___ г. на воздушном судне (БАС) был выполнен перечень работ по подготовке его к летней (зимней) эксплуатации.

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

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

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

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

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

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

Выводы о своевременности, полноте и качестве выполненных на воздушном судне (БАС) работ по бюллетеням, недостатки, нарушения.

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

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

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

Выводы о полноте и качестве выполнения работ.

14. Парковый день: дата проведения последнего паркового дня.

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

Сделать вывод о полноте и качестве технического обслуживания воздушного судна (БАС).

IV. СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ В ПЕРИОД ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДО АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

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

16. Оценка исправности воздушного судна (БАС) за последние 12 месяцев: авиационные инциденты и отказы в воздухе, даты и обстоятельства авиационных инцидентов и отказов, даты и методы устранения отказов.

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

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

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

19. Количество и продолжительность полетов воздушного судна (БВС в составе БАС) в данный летный день. Замечания по работе систем воздушного судна (БАС) в предыдущих полетах летного дня.

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

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

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

V. СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПОСЛЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

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

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

23. Определяется наличие ГСМ, газов, спецжидкостей и боеприпасов после авиационного происшествия, их кондиционность (указать количество проб и их объем, из каких систем взяты). В случае их отсутствия оценивается соответствие ГСМ, газов и спецжидкостей техническим условиям по результатам лабораторного анализа проб, отобранных из средств заправки, которыми проводилась заправка систем воздушного судна. Кондиционность авиационных средств поражения оценивается по паспортным данным и результатам проверки условий их хранения и подготовки к применению.

VI. ИССЛЕДОВАНИЯ ПО ОЦЕНКЕ РАБОТОСПОСОБНОСТИ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА В ПОСЛЕДНЕМ ПОЛЕТЕ

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

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

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

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

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

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

недостатки и степень их влияния на причину отказа).

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

VIII. РЕКОМЕНДАЦИИ

31. Излагаются рекомендации для промышленности, научных организаций, эксплуатантов и ремонтных предприятий по предотвращению авиационных происшествий (САИП) по установленным причинам и выявленным в ходе расследования опасным факторам.

Председатель подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИССЛЕДОВАНИЙ АВАРИЙНОЙ ТЕХНИКИ В НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

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

Приложения:

1. Отчеты рабочих групп.
2. Рапорты должностных лиц, участвовавших в подготовке воздушного судна (БАС) к полету, свидетельства очевидцев авиационного происшествия (САИП).
3. Акты проверок складов ГСМ, авиационно-технического имущества, боепитания, зарядно-аккумуляторной станции, средств наземного обеспечения полетов, которые использовались при эксплуатации и проведении подготовки воздушного судна (БАС) к полету.
4. Задания на проведение исследований в научно-исследовательской летающей лаборатории.
5. Задания на проведение исследований в научной организации.

Рассмотрен на заседании комиссии

" " 20 г.

Протокол N

ОТЧЕТ АДМИНИСТРАТИВНО-ШТАБНОЙ ПОДКОМИССИИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТ, ПРОВЕДЕННЫХ В СВЯЗИ С РАССЛЕДОВАНИЕМ

самолета (вертолета, БВС)

(вид авиационного происшествия (САИП))
,
(тип)
происшедшей
(дата и место авиационного происшествия (САИП))
(наименование авиационной (военной) части, соединения, объединения,
федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации)

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Подкомиссия в ходе расследования авиационного происшествия (САИП) в период с _____ по _____
20__ г. установила:

I. ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

1. ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ

N п/п	Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Отношение к военной службе. Должность, место работы	Основание для полета на данном воздушном судне	Последствия для пассажиров (погиб, ранен, невредим, не найден)
1	2	3	4	5

2. Наличие перевозочных документов, их наименования, даты заполнения.
3. Соответствие числа пассажиров числу разрешенных к перевозке людей на данном воздушном судне.
4. Заявленный к перевозке вес багажа и ручной клади пассажиров.
5. Размещение на борту воздушного судна пассажиров, багажа и ручной клади.
6. Данные о характере перевозимых грузов.

N п/п	Наименование перевозимого груза	Габариты (м) длина ширина высота	Вес (кг) Общий вес груза	В чьих интересах выполнялась воздушная перевозка груза
	Центровка			

7. Размещение груза на борту воздушного судна, способ его крепления.
8. Общая нагрузка (указать также предельно допустимую нагрузку).
9. Центровка воздушного судна.
10. Состояние перевозимого груза на месте авиационного происшествия (САИП) (разбился, сгорел, поврежден горюче-смазочными материалами, не обнаружен и т.д.).

Краткий вывод об организации воздушной перевозки.

II. ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

11. Состав сил и средств, привлеченных к проведению поисково-спасательных работ.
12. Время оповещения дежурных поисково-спасательных сил об авиационном происшествии (САИП).
13. Время начала поиска воздушного судна и время его обнаружения.
14. Краткое описание поиска: границы района поиска, результаты поиска.
15. Время оповещения и сбора наземной поисково-спасательной команды и время прибытия к месту авиационного происшествия (САИП).
16. Время и способы эвакуации пассажиров и членов экипажа с места авиационного происшествия (САИП). Время доставки пострадавших в лечебные учреждения (указать, в какие).
17. Действия членов экипажа воздушного судна при проведении поисково-спасательных работ.
18. Силы и средства, задействованные для тушения пожара, время, затраченное на его ликвидацию.
19. Результаты поиска бортовых средств объективного контроля.
20. Меры, принятые для охраны места авиационного происшествия (САИП).
21. Метеоусловия в период проведения поисково-спасательных работ.
22. Количество погибших и получивших телесные повреждения пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного происшествия (САИП) до прибытия наземной поисково-спасательной команды.
23. Количество пассажиров и членов экипажа, эвакуированных с места авиационного происшествия (САИП) наземной поисково-спасательной командой.
24. Установление личностей погибших.
25. Учреждения, куда направлены для патолого-анатомических исследований останки погибших.
- Краткая оценка организации и проведения поисково-спасательных работ.

III. ДАННЫЕ ОПРОСА ОЧЕВИДЦЕВ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

26. Список выявленных и опрошенных лиц.
- | N п/п | Фамилия, имя, отчество (при наличии) | Дата опроса | Место нахождения лица в момент авиационного происшествия (САИП) | Место жительства |
|-------|--------------------------------------|-------------|---|------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
27. Данные, вытекающие из обобщения показаний опрошенных лиц.

IV. ДАННЫЕ ОБ АЭРОДРОМЕ (СТАРТОВО-ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ)

28. Класс аэродрома, характеристики взлетно-посадочной полосы (стартово-посадочной площадки), состояние покрытия, наличие искусственных и естественных препятствий в районе аэродрома (стартово-посадочной площадки) и в полосе воздушных подходов.
- Дается краткая оценка технической эксплуатации аэродрома (стартово-посадочной площадки).

V. ДАННЫЕ ОБ ЭВАКУАЦИИ АВАРИЙНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МЕСТА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

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

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

31. Место доставки аварийного воздушного судна.

VI. ДАННЫЕ ОБ ИЗЪЯТИИ ДОКУМЕНТОВ, МАТЕРИАЛОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К АВИАЦИОННОМУ ПРОИСШЕСТВИЮ (САИП)

32. Перечень изъятых и переданных комиссии документов.

33. Наименование документов, дополнительно запрошенных комиссией.

34. Сохранность необходимых для комиссии материалов, относящихся к авиационному происшествию (САИП).

VII. ОЦЕНКА ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТИ И ЗАТРАТ НА РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

35. Стоимость утраченной авиационной техники (тыс. рублей).

36. Стоимость утраченных грузов (тыс. рублей).

37. Затраты на проведение расследования авиационного происшествия (САИП) (тыс. рублей).

38. Затраты на привлечение к расследованию специалистов летающих лабораторий (тыс. рублей).

VIII. НЕДОСТАТКИ, ВСКРЫТЫЕ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (САИП)

39. Недостатки в организации воздушной перевозки пассажиров и грузов.

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

IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

X. РЕКОМЕНДАЦИИ

Приводятся рекомендации, направленные на устранение выявленных недостатков.

Председатель подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Члены подкомиссии

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Приложения:

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 происшествия (САИП), связанных с воздушной перевозкой, не нашедших своего подтверждения.
5. Материалы расчетов оценки экономического ущерба.
6. Рапорты должностных лиц, участвующих в организации воздушной перевозки, в организации и выполнении поисково-спасательных работ, свидетельства очевидцев авиационного происшествия (САИП).

Приложение N 5

(В редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339. - См. [предыдущую редакцию](#))

ЖУРНАЛ УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Начат:

Окончен:

N п/п	Дата, род авиационного происшествия, число погибших	Объединение, часть. Аэродром базирования (стартовой посадочная площадка). Тип воздушного судна	Время суток, метео-условия, зона ответственности	Командир экипажа (летчик, внешний пилот): должность, воинское звание, инициалы и фамилия, классная квалификация (квалификационный разряд), год рождения, какое училище и когда окончил, общий налет (продолжительность управлений) на данном типе воздушного судна	Основные данные о воздушном судне (БАС)	Этап полета, задание на полет, обстоятельства авиационного происшествия	Заключение о причинах авиационного происшествия	Недостатки, вскрытые при расследовании авиационного происшествия	Мероприятия, направленные на устранение вскрытых недостатков	Документ, изданный по результатам расследования
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Приложение N 6
(В редакции,
введенной в действие с 7 января 2015 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации
от 24 декабря 2014 года N 1469.](#) -
См. [предыдущую редакцию](#))

КАРТОЧКА УЧЕТА АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Утратила силу с 28 декабря 2022 года -
[постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) -
См. [предыдущую редакцию](#)

Приложение N 7

ФАКТОРЫ (ПРИЧИНЫ) АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ*

(с изменениями на 16 декабря 2022 года)

* Наименование в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) - См. [предыдущую редакцию.](#)

I. НАРУШЕНИЯ (УПУЩЕНИЯ) ЛИЧНОГО СОСТАВА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ

(Наименование в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

б) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц авиационной (воинской) части;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) - См. [предыдущую редакцию](#))

в) нарушения (упущения) в разработке документов по производству полетов личным составом авиационной (воинской) части (соединения, объединения).

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

б) недобросовестность должностных лиц ГРП (органов ОВД (управления полетами) при личной подготовке к руководству полетами;

(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) - См. [предыдущую редакцию](#))

в) недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами));
(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

г) нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами));
(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

д) нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами)) вследствие снижения работоспособности.
(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

3. Нарушения (ошибки) членов экипажа воздушного судна (БАС) (НПП):
(Абзац в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

б) нарушения (ошибки) командира экипажа (летчика, внешнего пилота) в технике пилотирования;
(Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

г) недобросовестность члена экипажа при личной подготовке к полетам;

д) недостаточная профессиональная подготовка члена экипажа;

е) нарушения (упущения) взаимодействия членов экипажа;

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

з) причина нарушений (ошибок) не установлена.

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

а) нарушения (упущения) в обеспечении аэронавигационной информацией;

б) нарушения (упущения) в штурманском обеспечении;

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

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

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

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

ж) нарушения (упущения) в медицинском обеспечении.

II. ОТКАЗЫ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С ДЕЙСТВИЯМИ ЛИЧНОГО СОСТАВА, УЧАСТВУЮЩЕГО В ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ

5. Конструктивно-производственные недостатки авиатехники (КПН):

- а) конструктивные (в том числе эргономические) недостатки авиационной техники;
- б) производственные недостатки авиационной техники.

6. Недостатки ремонта авиационной техники на авиаремонтных предприятиях (НР):

- а) нарушения (упущения) правил и условий организации и технологии ремонта, установленных рабочей технологической документацией;
- б) недостаточная профессиональная подготовка исполнителей выполняемых работ;
- в) несоответствие технологии ремонта авиационной техники требованиям нормативной или ремонтной документации;
- г) нарушения (упущения) установленных порядка и правил подготовки авиационной техники к полетам после выполнения ее ремонта.

7. Отказы авиационной техники, причины которых не установлены, но могут быть наиболее вероятными (ОПНУ):

- а) конструктивно-производственные недостатки авиационной техники;
- б) недостатки ремонта авиационной техники;
- в) недостатки инженерно-авиационного обеспечения полетов;
- г) недостатки аэродромно-технического обеспечения полетов;
- д) воздействие внешних факторов.

III. ДРУГИЕ ПРИЧИНЫ

8. Недостатки испытаний авиационной техники и регламентации летной работы (НИРЛ):

- а) невыявление недостатков авиационной техники при проведении испытаний;
 - б) проведение испытаний не в полном объеме, нарушение порядка и правил выполнения испытательных полетов;
 - в) недостатки документов, регламентирующих организацию летной работы;
 - г) недостатки документов, регламентирующих управление полетами;
 - д) недостатки документов, регламентирующих обеспечение полетов;
 - е) недостатки документов, регламентирующих летную и техническую эксплуатацию воздушного судна (БАС).
- (Подпункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

9. Недостатки средств обеспечения полетов (НСОП):

- а) конструктивные и эргономические недостатки средств наземного обеспечения полетов;
- б) низкая эксплуатационная надежность средств наземного обеспечения полетов;
- в) низкое качество ремонта средств наземного обеспечения полетов.

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

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

11. Воздействие внешних непрогнозируемых факторов (ВВФ):

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

Приложение N 8

ПЕРЕЧЕНЬ АВИАЦИОННЫХ СОБЫТИЙ, КОТОРЫЕ ОТНОСЯТСЯ К АВИАЦИОННЫМ ИНЦИДЕНТАМ И ПОДЛЕЖАТ РАССЛЕДОВАНИЮ

(с изменениями на 16 декабря 2022 года)

СЕРЬЕЗНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

1. Столкновение воздушных судов.
2. Столкновение воздушного судна с наземным (водным) препятствием.

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

3. Повреждение воздушного судна средствами поражения (осколками).
4. Несанкционированное или внеполигонное применение авиационных средств поражения.
5. Повреждение (поражение) воздушного судна разрядом атмосферного электричества.
6. Попадание воздушного судна в опасные явления погоды.
7. Полет воздушного судна с конфигурацией, не соответствующей полетному заданию.
8. Вывод воздушного судна на режим сваливания, потеря управляемости воздушного судна.
9. Превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна с возникновением остаточных деформаций конструкции.

10. Потеря экипажем воздушного судна пространственной или визуальной ориентировки.

11. Вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома (площадки целевого назначения, стартово-посадочной площадки).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

12. Нарушение норм загрузки воздушного судна, нарушение правил перевозки опасных грузов, смещение грузов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

13. Резкое снижение или потеря работоспособности летчика (внешнего пилота, члена экипажа).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

14. Пожар на борту воздушного судна.

15. Отказ двигателя, а также выключение двигателя в полете, не предусмотренные заданием (в том числе и выключение вследствие появления ложного сигнала о его отказе).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

16. Отказы систем управления воздушным судном, отнесенные к особым случаям полета.

17. Самопроизвольный выпуск тормозного парашюта на взлете или на предпосадочном планировании, а также невыпуск или обрыв его на посадке.

18. Разрушение (открытие, срыв) фонаря (створки, сдвижного блистера и т.п.) кабины летчика.

19. Отрыв или самопроизвольное открывание дверей, люков, трапов, капотов или обтекателей.

20. Появление недопустимых трещин на силовых элементах планера воздушного судна, лобовых стеклах самолетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

21. Невыпуск одной или более стоек шасси от основной системы. Самопроизвольный или ошибочный выпуск или уборка шасси.

22. Полет на обледеневшем воздушном судне (при наличии льда на поверхностях, защищенных противообледенительной системой). Полет в условиях обледенения на воздушных судах, не оборудованных противообледенительной системой.

23. Нарушение безопасной высоты полета, установленных правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

24. Нарушение установленного минимума погоды при взлете и посадке.

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

28. Прием и выпуск воздушных судов с неподготовленных взлетно-посадочных полос (стартово-посадочных площадок).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

1. Прекращение взлета.

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

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

4. Попадание в спутный след на взлете или на предпосадочном снижении, а также в случаях, сопровождающихся существенным изменением параметров полета.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

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

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

7. Столкновение воздушного судна с птицами.

8. Превышение эксплуатационных ограничений воздушного судна.

9. Нарушение установленных минимальных безопасных параметров полетного порядка воздушных судов.

10. Потеря из виду воздушного судна, ведущего в групповом полете.

11. Не предусмотренное заданием сближение воздушных судов, исключающее их раздельное наблюдение имеющимися радиолокационными станциями.

12. Нарушение ограничений применения авиационных средств поражения.

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

14. Выполнение полета экипажем в болезненном состоянии.

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

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

17. Вылет экипажа на перелет с недооформленной или без соответствующей документации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

18. Несоблюдение порядка и условий выполнения полетного задания.

19. Течь топлива в пожароопасных местах воздушного судна.

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

20_1. Появление недопустимых трещин на лобовых стеклах вертолетов.

(Пункт дополнительно включен с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#))

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

22. Изменение заданной высоты полета без разрешения (уведомления) органа ОВД (управления полетами).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

23. Подача исполнительной команды (летчику, внешнему пилоту) при ошибочном определении места воздушного судна.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

24. Выдача экипажу неправильных данных о месте воздушного судна.

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

26. Временная потеря управления экипажем воздушного судна.

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

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

29. Превышение нормативных сроков перехода на резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов при отказе основных или на автономные источники электропитания при отключении электроэнергии.

30. Прекращение выдачи ГРП или расчетам КП информации о воздушной обстановке в зоне ответственности.

31. Выдача оператором радиолокационной станции высоты с ошибкой, превышающей тактико-технические данные.

32. Подача на полеты неподготовленных средств аэродромно-технического обеспечения полетов.

33. Ослепление летчика (члена экипажа) воздушного судна светом фар автомобильного или специального транспорта на рулежных дорожках и вблизи взлетно-посадочной полосы в ночное время.

34. Выполнение полетов со взлетно-посадочной полосы (с площадки, стартово-посадочной площадки), не отвечающей установленным требованиям.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

35. Несвоевременная разработка и представление штормового предупреждения.

36. Выпуск в полет воздушного судна с незавершенным техническим обслуживанием.

37. Отказы авиационной техники, приведшие к прекращению (невыполнению) полетного задания.

38. Другие события при организации, проведении, обеспечении или обслуживании полетов, которые привели к нарушениям требований нормативных документов по правилам проведения полетов и подготовки к ним и могли создать

или создали угрозу целостности воздушного судна и жизни лиц, находящихся на его борту.

Приложение N 9
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации
от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) -
См. [предыдущую редакцию](#))

"УТВЕРЖДАЮ"

(должность, воинское звание, подпись, инициалы
и фамилия должностного лица, назначившего комиссию)
"__" _____ 19__г.

АКТ
РАССЛЕДОВАНИЯ СЕРЬЕЗНОГО АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

_____, происшедшего в _____
(тип воздушного судна) (наименование авиационного подразделения,
" " 19__г.
части, соединения, объединения) (день недели, местное время)

I. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Фамилия, имя, Воинское звание Занимаемая Присвоенная
отчество должность квалификация

II. ДАННЫЕ О КОМАНДИРЕ ЭКИПАЖА (ЛЕТЧИКЕ, ВНЕШНЕМ ПИЛОТЕ)

1. Должность, воинское звание, фамилия, имя, отчество (при наличии), присвоенная квалификация
(квалификационный разряд).
2. Дата рождения.
3. Пол.
4. Личный номер.

5. Образование общее и военное.

6. Стаж летной работы, общий налет, с какого времени летает и налет (количество и продолжительность управлений) на данном типе воздушного судна (БАС). Если серьезный авиационный инцидент связан с неправильными действиями должностных лиц ОВД (органа управления полетами), инженерно-технического состава или служб обеспечения полетов, дополнительно указываются: для должностных лиц ОВД (органа управления полетами) - стаж руководства полетами, для инженерно-технического состава и специалистов служб обеспечения полетов - стаж работы в данной должности и отдельно - стаж работы по эксплуатации данного воздушного судна (БАС) или средств обеспечения полетов.

7. Допускал ли ранее авиационные инциденты.

III. ДАННЫЕ О ВОЗДУШНОМ СУДНЕ, ДВИГАТЕЛЯХ, АГРЕГАТЕ (СТАНЦИИ)

(РАЗДЕЛ ЗАПОЛНЯЕТСЯ В СЛУЧАЕ ОТКАЗА (НЕИСПРАВНОСТИ) АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ)

1. Тип и заводской номер воздушного судна (БАС), каким заводом 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, каким заводом и когда выпущен.

6. Установленный ресурс и наработка с начала эксплуатации.

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

8. Установленный ресурс и наработка после последнего ремонта.

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

IV. ОБСТОЯТЕЛЬСТВА СЕРЬЕЗНОГО АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

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

V. СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

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

VI. ВЫВОДЫ О ПРИЧИНЕ СЕРЬЕЗНОГО АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

VII. МЕРОПРИЯТИЯ, ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССЛЕДОВАНИЯ

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

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

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

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

Ответственный за восстановление воздушного судна:

(должность, воинское звание, подпись, инициалы и фамилия).

Дата составления акта.

Приложение N 10
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации
от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) -
См. [предыдущую редакцию](#))

ЖУРНАЛ УЧЕТА ДОКЛАДОВ ОБ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТАХ

Дата	Авиационная (воинская) часть. Аэродром (стартово- посадочная площадка). Кто доложил, время доклада	Тип воздушного судна. Время совершения инцидента. Время суток. Метеоусловия	Полетное задание. Обстоя- тельства и последствия инцидента	Данные об экипаже и лицах органов ОВД (управления полетами), управляющих полетом. Данные о воздушном судне (БАС), если инцидент связан с отказом авиационной техники	Кому доложено	Указания старшего начальника. Принятые меры
1	2	3	4	5	6	7

УКАЗАНИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

Журнал ведется на каждом командном пункте авиационного соединения (авиационного объединения), а также на командном пункте соединения (объединения), в составе которого есть подразделения беспилотных воздушных судов.

Ответственным за ведение журнала является начальник соответствующего командного пункта.

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

Приложение N 11
(В редакции, введенной в действие
с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства
Российской Федерации](#))

от 16 декабря 2022 года N 2339. -
См. предыдущую редакцию)

КАРТОЧКА УЧЕТА АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА

1. Тип авиационного инцидента: _____

2. Группы Нарушения или упущения Отказы авиационной техники Другие причины
факторов личного состава
(причин)
подгруп- НОП НРП НПП НОБП КПН НР ОПНУ НИРЛ НСОП ПНУ ВВФ
пы фак-
торов
(причин)
номер в
подгруп-
пе

3. Тип воздушного судна _____ 11. Федеральный орган
4. Дата _____ исполнительной
5. Время _____ власти, федеральный государственный орган или организация _____
6. Прогноз погоды _____ 12. Род авиации _____
7. Фактические метеоусловия: _____ 13. Объединение (соединение) _____
_____ 14. Авиационная (воинская) часть _____
8. Облачность _____ б 15. Час полетов _____
_____ 16. Какой полет в летную
Высота нижней границы _____ м смену _____
Высота верхней границы _____ м 17. Этап полета _____
9. Видимость _____ м 18. Параметры полета в момент
10. Ветер: направление _____ инцидента:
_____ град высота _____ м
скорость _____ м/с приборная скорость _____ км/ч
_____ угол крена _____ град
_____ вертикальная скорость _____ м/с
_____ угол тангажа _____ град
_____ перегрузка _____ ед.
_____ 19. Используемые РТС _____

20. Данные о командире экипажа (летчике, внешнем пилоте):

должность
воинское звание
фамилия, имя, отчество (при наличии)
дата рождения
пол
личный номер
образование: общее
военное
стаж летной работы
классная квалификация (квалификационный разряд)

лет

налет (количество и продолжительность управлений по типам беспилотных воздушных судов):
общий час.
на данном типе воздушного судна (БАС) час.
за 12 последних месяцев час.
перерыв в полетах: общий дней
по данному виду дней
минимум командира экипажа (летчика, внешнего пилота):
днем метров метров
ночью метров метров
диагноз
какие инциденты допускал ранее .

21. Данные об авиационной технике:

двигатель

агрегат (станция)

воздушное судно (БАС)

Заводской номер

Завод-изготовитель

Дата изготовления

Налет с начала эксплуатации

Количество ремонтов

Последний ремонт:

номер

АРЗ

дата

наработка после ремонта

22. Что отказало:

система

подсистема

23. Отказы систем и средств радиотехнического обеспечения полетов

24. Данные о технике (инженере), обслуживающем отказавшую авиационную технику, или должностном лице ГРП (ОВД (органа управления полетами)), допустившем нарушение или упущение:

должность

воинское звание

инициалы и фамилия

возраст

образование: общее

военное

классная квалификация

стаж работы: общий

25. Задание на полет:

26. Обстоятельства и последствия инцидента:

27. Причина инцидента:

28. Принятые меры, предложения и рекомендации:

Командир войсковой части

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

Заместитель командира войсковой части

по инженерно-авиационной службе (вооружению, материально-техническому обеспечению)

(воинское звание, подпись, инициалы и фамилия)

М. П.

лет; на данном типе воздушного судна

лет.

с 28 декабря 2022 года
[постановлением Правительства](#)
[Российской Федерации](#)
[от 16 декабря 2022 года N 2339.](#) -
См. [предыдущую редакцию](#))

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ, НАРУШЕНИЙ И ОШИБОЧНЫХ ДЕЙСТВИЙ
ЛЕТНОГО СОСТАВА (ЭКИПАЖЕЙ)

(наименование авиационного подразделения)

I. АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ (НАРУШЕНИЯ И ОШИБКИ) ЛЕТНОГО СОСТАВА
(ЭКИПАЖЕЙ)

Должность, воинское звание, классная квалификация (квалификационный разряд) _____
Фамилия, имя и отчество летчика (члена экипажа, внешнего пилота) _____

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"

Дата	Время суток.	Номер упражнения курса боевой подготовки	Обстоятель- ства и характер авиационного инцидента (нарушения, ошибки)	Причины авиацион- ного инцидента	Указания и принятые меры командиром (начальни- ком) с отметкой о выполнении
1	2	3	4	5	6
Метеоусло- вия. Тип и бортовой номер воздушно- го судна. Этап полета					
рода авиации и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял					

II. МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ КОМАНДИРОМ АВИАЦИОННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

III. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ПОЛНОТЫ УЧЕТА И ПРАВИЛЬНОСТИ
КЛАССИФИКАЦИИ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

УКАЗАНИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

Журнал ведется по каждому летчику (внешнему пилоту) авиационного подразделения отдельно.

Авиационные инциденты, нарушения и ошибки, допущенные другими членами экипажа, учитываются за командиром экипажа.

В разделе "Меры, принятые командиром авиационного подразделения" ежемесячно производится запись результатов анализа авиационных инцидентов, нарушений и ошибок летного состава, делаются выводы из анализа и указания по устранению вскрытых причин и недостатков.

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

Приложение N 13
(В редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339. - См. [предыдущую редакцию](#))

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

(наименование авиационной (воинской) части, соединения)
I. УЧЕТ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ ПО ГРУППАМ ПРИЧИН

ПЕРВАЯ ГРУППА ФАКТОРОВ (ПРИЧИН). НАРУШЕНИЯ (УПУЩЕНИЯ) ЛИЧНОГО СОСТАВА

N	Дата	Авиаци- онное	Время суток	Должность, воинское звание, класс летчика (внешнего пилота), фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	Обстоя- тельства авиацион- ного ин- цидента. Действия летчика (внешнего пилота, экипажа) и лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами)	Причины авиаци- онного инциден- та. Рекомен- дации комиссии по рассле- дованию	Указа- ния коман- дира. Приня- тые меры. Отмет- ки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

ВТОРАЯ ГРУППА ФАКТОРОВ (ПРИЧИН). ОТКАЗЫ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

N	Дата	Авиаци- онное	Время суток.	Должность, воинское звание, класс летчика (внешнего пилота), фамилия, имя, отчество,	Обстоя- тельства ин- цидента. Действия летчика (внешнего пилота, экипажа) и лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами)	Причины инциден- та. Рекомен- дации комиссии по	Указа- ния коман- дира. Приня- тые меры.
---	------	------------------	-----------------	--	---	---	--

номер воздуш- ного судна				номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	рассле- дованию		Отмет- ки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

ТРЕТЬЯ ГРУППА ФАКТОРОВ (ПРИЧИН). ДРУГИЕ ПРИЧИНЫ

N п/п	Дата	Авиаци- онное подраз- деление, часть. Тип и бортовой номер воздуш- ного судна	Время суток. Метео- усло- вия. Этап полета	Должность, воинское звание, класс летчика (внешнего пилота), фамилия, имя, отчество, номер упражнения и краткое содержание полетного задания. Какой полет по счету и на каком часу смены выполнял	Обстоя- тельства ин- цидента. Действия летчика (внешнего пилота, экипажа) и лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами)	Причины инциден- та. Рекомен- дации комиссии по рассле- дованию	Указа- ния коман- дира. Приня- тые меры. Отмет- ки об исполнении
1	2	3	4	5	6	7	8

II. ТАБЛИЦА УЧЕТА АВИАЦИОННОГО ИНЦИДЕНТА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕГО ПРИЧИНЫ

Причины инцидентов										Инциденты, совершенные летным составом														
нарушения и упущения личного состава					отказы авиационной техники					другие причины					по должностным категориям летного состава					по классности				
N	Авиацион-	Н	Н	Н	Н	К	Н	О	НИ	НС	ПН	ВВ	лет-	ко-	командир управле-	снай-	2	3	без					
п/п	ное	О	Р	П	О	П	Р	П	РЛ	ОП	У	Ф	чик,	ман-	(замести-	ние	пер,	класс	класс	клас-				
	подразде-	П	П	П	б	Н		Н					стар-	дир	тель ко-	авиаци-	1			са				
	ление,				П			У					ший	на	авиацион-	(воинской)	класс							
	часть												лет-	чик (внеш-	ного	части,								
													чий пи-	ного	подразде-	соедине-								
													лот)		ления	ния,								

																объединения					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	

III. ЗАМЕЧАНИЯ КОМАНДИРОВ И НАЧАЛЬНИКОВ

УКАЗАНИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

В авиационных (воинских) частях записи в журнале (раздел I) производятся во всех графах. При этом особо детально излагаются действия летчика (внешнего пилота, экипажа) при возникновении особой ситуации. В частях (подразделениях) обеспечения отдельные графы раздела I могут не заполняться.

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

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

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

Приложение N 14
(В редакции, введенной в действие с 28 декабря 2022 года постановлением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339. - См. предыдущую редакцию)

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ

В _____
(наименование федерального органа исполнительной власти, федерального государственного органа или организации, авиационного объединения)

I. АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

Авиационные (воинские) части	Причины инцидентов								Инциденты, совершенные летным составом											
	нарушения и				отказы авиационной техники				другие причины				по должностным категориям				по классности			
	упущения личного состава				и				и				лет-				ко-			
	Н	Н	Н	Н	К	Н	О	НИ	НС	ПН	ВВ	лет-	ко-	командир	управле-	снай-	2	3	без	
	О	Р	П	О	П	Р	П	РЛ	ОП	У	Ф	чик,	ман-	(замести-	ние	пер,	класс	класс	клас-	

П	П	П	б	Н	Н	стар-	дир	тель	ко-	авиаци-	1	са
			П		У	ший	зв-	ман-	дира)	онной	класс	
						лет-	на	авиацион-	(воинской)			
						чик (внешний	ного	части,				
						пилот)	подразде-	соедине-				
							ления	ния,				
								объеди-				
								нения				
Всего												

II. СЕРЬЕЗНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ

Дата	Авиационная	Время	Должность,	Обстоятельства	Причины	Указания
	(воинская)	суток,	воинское	серьезного	серьезного	командира
	часть,	метео-	звание,	авиационного	авиационного	(начальника).
	соединение.	условия,	класс,	инцидента,	инцидента.	Принятые
	Тип	этап	инициалы и	действия летчика (внешнего пилота,	Требования	меры
	воздушного	полета	фамилия	экипажа), лиц ГРП (ОВД (органа управления	каких	
	судна		летчика	полетами)	документов и	
			(внешнего		кем	
			пилота)		нарушены	
			номер			
			упражнения,			
			полетное			
			задание			
1	2	3	4	5	6	7

III. СЕРЬЕЗНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ИНЦИДЕНТЫ С ПОВРЕЖДЕНИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Дата	Авиационная	Время	Должность,	Обстоятельства	Причины	Указания
	(воинская)	суток,	воинское	серьезного	серьезного	командира
	часть,	метео-	звание,	авиационного	авиационного	(начальника).
	соединение.	условия,	класс,	инцидента с повреждением воздушного судна,	инцидента	Принятые
	Тип	этап	инициалы и	действия летчика (внешнего пилота, экипажа),	с	меры.
	воздушного	полета	фамилия	лиц ГРП (ОВД (органа управления полетами)	повреждением	Сроки
	судна		летчика		воздушного	восстановле-
			(внешнего		судна.	ния
			пилота),		Требования	авиационной
			номер		каких	техники
			упражнения,		документов	
			полетное		и кем нарушены	
			задание			
1	2	3	4	5	6	7

IV. ЗАМЕТКИ НАЧАЛЬНИКА СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ АВИАЦИОННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ (СЛУЖБЫ, ОТДЕЛА, КП)

УКАЗАНИЯ ПО ВЕДЕНИЮ ЖУРНАЛА

В разделе I учитываются все авиационные инциденты.

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

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

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

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

**ПЕРЕЧЕНЬ
ПРИМЕНЯЕМЫХ СОКРАЩЕНИЙ В ПРАВИЛАХ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И
АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ В РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**

(Утратил силу с 28 декабря 2022 года - [постановление Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2022 года N 2339](#). - См. [предыдущую редакцию](#))

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена

АО "Кодекс"

Текст/Редакция документа подготовлены АО "Кодекс"