

Додаток 1  
до Правил розслідування  
авіаційних подій та  
інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ПЕРЕЛІК

серйозних інцидентів та інцидентів

1. Перелік серйозних інцидентів:

1.1. Небезпечні зближення, при яких для запобігання зіткненню необхідно виконати маневр відхилення, або коли доцільно виконати дії по відхиленню.

1.2. Ситуація, у якій ледь вдалося уникнути зіткнення справного ПС з поверхнею землі.

1.3. Перервані зльоти із закритої або зайнятої ЗПС, РД або не зазначеної ЗПС.

1.4. Зльоти із закритої або зайнятої ЗПС, РД або не зазначеної ЗПС.

1.5. Посадка або спроба виконати посадку на закриту або зайняту ЗПС, РД або не зазначеної ЗПС.

1.6. Явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті або на початковій ділянці набирання висоти.

1.7. Пожежі та випадки появи диму в кабіні екіпажу, пасажирському салоні, вантажних відсіках або пожежі двигуна, навіть якщо такі пожежі погашені.

1.8. Ситуації, при яких виникла потреба використання членами льотного екіпажу аварійного кисню.

1.9. Випадки руйнування конструкції ПС або руйнування двигуна, включаючи нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події.

1.10. Неодноразові виходу з ладу однієї або більш бортових систем, які суттєво впливають на експлуатацію повітряного судна.

1.11. Випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу в польоті.

1.12. Залишок палива, що потребує оголошення КПС про аварійні обставини.

1.13. Несанкціоновані виїзди на ЗПС, які відносяться за серйозністю наслідків до категорії А (Неминуче зіткнення з ПС).

1.14. Недоліт або викочування за межі ЗПС під час зльоту та посадки ПС.

1.15. Відмови систем, попадання ПС у зону небезпечних метеоумов, вихід за межі встановлених льотних обмежень або інші ситуації, що можуть створити труднощі в керуванні ПС.

1.16. Відмова більш ніж однієї системи в системі резервування, яка є обов'язковою для управління польотом та навігації.

1.17. Руйнування або роз'єднання проводки системи управління.

1.18. Зліт із застопореними або заклиненими рулями.

1.19. Нemoжливiсть відхилення або самовільне відхилення стабілізатора.

1.20. Випуск обледенілого ПС у політ, що призвело до вимушеної посадки.

1.21. Переміщення вантажів у польоті, що призвело до вимушеної посадки, руйнування герметичної тари (упаковки) під час перевезення небезпечних вантажів.

1.22. Посадка з прибраними опорами (опорою) шасі.

1.23. Вимушена посадка ПС поза межами аеродрому.

1.24. Виліт у неповному складі екіпажу.

1.25. Зіткнення або загроза зіткнення під час польоту ПС з об'єктами на землі.

1.26. Відокремлення або відкриття в польоті вікон, дверей, люків, гермотрапів, капотів.

## 2. Перелік інцидентів

2.1. Руйнування або пошкодження елементів ПС, що виходять за межі величин, які вказані в технічній документації.

2.1.1. Руйнування несилкових елементів ПС з порушенням герметичності гермокабін.

2.1.2. Руйнування або роз'єднання вузлів підвіски аеродинамічних поверхонь, пілонів, двигунів.

2.1.3. Поява недопустимих тріщин на силових елементах планера, силовому склі.

2.1.4. Руйнування лопаті повітряного гвинта, пошкодження понад установлених для ремонту допусків, відрив обтічника втулки повітряного гвинта або обігрівальної накладки (для ПС з повітряними гвинтами).

2.1.5. Руйнування елементів несучого або рульового гвинта, втулки несучого або рульового гвинта (для вертольотів).

## 2.2. Двигуни:

2.2.1. Зміна (незмінна) заданих параметрів роботи двигуна або спрацювання попереджувальної сигналізації, що призводить до необхідності виключення двигуна в польоті.

2.2.2. Виключення двигуна, що не передбачено завданням.

2.2.3. Руйнування двигуна, допоміжної силової установки або їх агрегатів.

2.2.4. Руйнування або роз'єднання трансмісії, руйнування редуктора, спрацювання сигналізації небезпечних режимів його роботи (для вертольотів).

2.2.5. Робота реверсу тяги, що не відповідає заданим параметрам пілота або КЛЕ.

2.2.6. Незняття повітряних гвинтів з упору після посадки на пробігу.

### 2.3. Паливна система:

2.3.1.Невироблення пального з окремих баків, або його нерівномірне вироблення або розподіл його за баками, що не може бути усунуто діями екіпажу, передбаченими КЛЕ.

2.3.2. Порухення подачі пального до двигуна.

2.3.3. Витік пального в польоті.

2.3.4.Відмова системи виміру витрати або кількості пального, що не дає екіпажу змоги визначити витрати або залишок пального.

### 2.4. Опори шасі:

2.4.1. Невипуск однієї або декількох опор шасі від основної системи.

2.4.2. Неприбрання однієї або декількох опор шасі, самовільний або помилковий випуск чи прибрання опори (опор) шасі, відкриття стулок ніші шасі.

2.4.3. Руйнування елементів опор шасі, підкосів, візків.

2.4.4. Неспрацювання або помилкове спрацювання сигналізації положення опор шасі.

2.4.5. Відмова або невключення екіпажем системи управління колесами передньої опори шасі.

2.4.6. Відмова основної системи гальмування.

2.4.7. Самовільне загальмування або розгальмування коліс.

2.4.8. Руйнування більше 50% авіашин на одній з опор шасі.

2.4.9. Руйнування авіашини, що призвело до пошкодження конструкції планера або двигуна.

### 2.5. Рульові поверхні:

2.5.1. Неможливість відхилення рульових поверхонь ПС на потрібний кут.

2.5.2. Вхід у флюгерне положення або самовільне відхилення однієї або декількох секцій рульових поверхонь.

2.5.3. Порушення зв'язку між проводками управління (для ПС з подвійною проводкою).

2.5.4. Незміна, самовільна або помилкова зміна передавального відношення від органів управління до рульових поверхонь.

2.5.5. Невведення обмеження або невідновлення повного діапазону кутів відхилення руля висоти або руля напрямку.

2.5.6. Порушення нормальної реакції ПС на керівні дії екіпажу.

2.5.7. Недопустиме зростання (зменшення) зусиль, перекомпенсація органів управління.

2.5.8. Неможливість гідропідсилення (перехід на безбустерне управління рульовими поверхнями).

2.5.9. Неможливість тримерування зусиль на органах управління.

2.6. Механізація крила:

2.6.1. Невипуск, неприбрання, самовільний або помилковий випуск або прибирання механізації крила (передкрилків, закрилків, гасників підйомної сили (спойлерів), інтерцепторів, щитків).

2.6.2. Неприпустиме змінення діапазону кутів відхилення або швидкості переміщення механізації крила і стабілізатора.

2.6.3. Недопустима розбіжність між положенням секцій передкрилків, закрилків, гасників підйомної сили (спойлерів), інтерцепторів.

2.6.4. Неспрацювання або помилкове спрацювання сигналізації та/або індикації положення стабілізатора або механізації крила.

2.7. Радіо та приладне обладнання:

2.7.1. Неможливість визначення за одним чи декількома приладами відносної висоти польоту, приборної або істинної швидкості польоту.

2.7.2. Відмова навігаційних систем за відсутності резервної.

2.7.3. Відмова одного авіагоризонту на ПС з одним чи двома авіагоризонтами.

2.7.4. Відмова двох авіагоризонтів на ПС з трьома чи декількома авіагоризонтами.

2.7.5. Відмова одного авіагоризонту в сполученні з відмовою системи контролю.

2.7.6. Втрата радіозв'язку в польоті.

2.7.7. Втрата просторового або навігаційного орієнтування.

2.7.8. Відмова автоматичної системи управління польотом, що призводить до відхилення одного чи декількох параметрів польоту (висотно-швидкісних параметрів, перевантаження, кутів крену, тангажу, атаки, сковзання, траєкторних параметрів) за межі допустимих.

2.8. Гідросистема:

2.8.1. Розгерметизація гідросистеми.

2.8.2. Падіння тиску в одній чи декількох гідросистемах без розгерметизації за мінімально допустимими значеннями.

2.9. Електроживлення ПС:

2.9.1. Недопустиме порушення характеристик електроживлення постійним та/або змінним струмом від одного чи декількох розподільних пристроїв системи електропостачання.

2.9.2. Перехід на аварійне живлення постійним або змінним струмом.

2.10. Попадання ПС в зону небезпечних метеоявищ:

2.10.1. Ураження ПС розрядом атмосферного електричного заряду в польоті, що призвело до пошкодження елементів конструкції ПС, відмови двигуна або хоча б однієї із систем.

2.10.2. Пошкодження ПС градом.

2.10.3. Відмова бортового радіолокатора під час польотів у зонах грозової діяльності.

2.11. Орнітологія:

Зіткнення з птахами або іншими об'єктами в польоті, яке призвело до пошкодження елементів планера, двигуна або порушення режиму його роботи.

2.12. Порушення норм:

2.12.1. Порухення порядку і термінів передачі на борт ПС штормових попереджень або інформації про стан погоди за маршрутом польоту, у пунктах зльоту і посадки, що потребує зміни плану польоту.

2.12.2. Порухення відповідного експлуатаційного мінімуму аеродрому при зльоті, посадки.

2.12.3. Порухення норм завантаженості чи центрівки, які рекомендовані КЛЕ, правил перевезення небезпечних вантажів (у тому числі їх оформлення).

2.12.4. Порухення встановлених правил і схем набирання висоти, виходу із зони аеродрому, зниження чи заходження на посадку.

2.12.5. Зміна заданого рівня (ешелону) польоту без дозволу органу ОПР при польоті у контрольованому повітряному просторі.

2.12.6. Політ ПС у контрольованому повітряному просторі без дозволу органів ОПР.

2.12.7. Зліт, політ або посадка ПС з конфігурацією, що не відповідає вимогам КЛЕ.

#### 2.13. Посадка:

2.13.1. Вимушена посадка ПС.

2.13.2. Груба посадка ПС, після якої необхідне спеціальне технічне обслуговування.

#### 2.14. Екіпаж:

2.14.1. Виконання польоту екіпажем з порушенням передпольотного відпочинку або нормативів робочого часу.

2.14.2. Вживання членами екіпажу в польоті або безпосередньо перед польотом алкогольних напоїв та/або наркотичних засобів.

#### 2.15. Аеродром:

2.15.1. Прийняття і випуск ПС з невідготовленої ЗПС.

#### 2.16. Вантаж:

2.16.1. Самовільне скидання вантажу.

2.17. Наземне радіотехнічне обладнання:

2.17.1. Відмова в роботі наземного радіотехнічного та світлотехнічного забезпечення, виходу з ладу аеродромного метеорологічного обладнання при виконанні польоту ПС, що призвела до втрати радіозв'язку, орієнтування, відходу на запасний аеродром або зумовила посадку в умовах нижче встановленого експлуатаційного мінімуму аеродрому.

2.18. Перерваний зліт:

2.18.1. Перерваний зліт незалежно від наслідків.

2.19. Обледеніння ПС:

2.19.1. Випуск обледенілого ПС у політ.

2.19.2. Відмова системи очищення вікон кабіни екіпажу, що призвело до погіршення видимості до меж, коли екіпаж не може виконувати посадку в даних умовах.

2.20. Висотна система ПС:

2.20.1. Зниження тиску або перенадув гермокабіни, що призвело до необхідності екстреного зниження або неможливості продовження безпечного польоту ПС.

2.21. Протипожежна система:

Помилкове спрацювання системи пожежогасіння або сигналізації про пожежу.

2.22. Виліт ПС у разі наявності відмов, що не входять у перелік відмов, дозволених для вильоту.

2.23. Випуск ПС у політ з незавершеним технічним обслуговуванням.

2.24. Відмова системи розпізнання або системи сигналізації небезпечного зближення із землею.

2.25. Обрив зовнішньої підвіски.



Додаток 2  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ  
учасників розслідування АП

1. Комісія з розслідування АП та інциденту користується правами, що встановлені законодавством України, у тому числі має необмежений та негайний доступ до всіх свідчень, що належать до даної АП чи інциденту, без попередньої згоди органів виконавчої влади.

2. Комісії з розслідування АП та інциденту надається незалежність у проведенні розслідування та необмежені повноваження на його проведення.

3. Призначений голова комісії з розслідування АП та інцидентів є відповідальною посадовою особою, розпорядження і вказівки якого відносно даного розслідування підлягають обов'язковому виконанню всіма посадовими особами, пов'язаними з розслідуванням.

4. Голова комісії зобов'язаний:

а) після прибуття на місце АП або інциденту:

інформувати органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування;

оглянути місце АП або інциденту, при необхідності вжити термінові дії щодо зберігання доказових матеріалів;

провести організаційне засідання комісії, на якому ознайомити членів комісії з наявною інформацією щодо АП, організувати підкомісії, робочі групи, призначити їх керівників, визначити необхідність додаткового залучення спеціалістів до роботи комісії, визначити порядок ведення робіт і основні завдання на найближчі дні;

проінструктувати членів комісії з питань техніки безпеки під час роботи на місці АП із записом у протоколі засідання комісії;

затвердити план роботи комісії і підкомісій;

забезпечити вилучення і передавання на відповідальне збереження носіїв інформації бортових реєстраторів, фотореєстраторів, наземних магнітофонів, льотної, технічної і метеорологічної документації, яка стосується до даного польоту;

передати узгоджене з членами комісії наступне повідомлення;

б) у процесі роботи комісії:

визначати основні напрями в роботі комісії, корегуючи відповідно до цього план її роботи;

забезпечувати в роботі комісії координацію сумісних дій всіх осіб, які беруть участь у розслідуванні;

систематично проводити засідання комісії, вирішуючи на них основні організаційні, методичні та практичні питання розслідування;

після закінчення розслідування провести розбір обставин і причин АП чи інциденту.

5. Голова комісії має право:

без будь-яких перешкод проходити на борт ПС для з'ясування обставин АП чи інциденту;

обстежити ПС, майно, яке знаходиться на борту ПС або залучене до АП чи інциденту ззовні, а також засоби та об'єкти забезпечення польотів ПС;

приймати рішення згідно з наданими йому повноваженнями органом з розслідування АП чи інциденту з усіх організаційних, методичних і практичних питань розслідування;

давати обов'язкові для виконання розпорядження та вказівки всім учасникам розслідування, а також посадовим особам підприємств ЦА з питань щодо розслідування АП чи інциденту;

рекомендувати вжиття термінових заходів щодо забезпечення безпеки польотів, необхідність яких виникла в процесі розслідування АП чи інциденту;

доручати в установленому порядку проведення необхідних випробувань та досліджень для встановлення причин АП чи інциденту, а також обґрунтування і розроблення рекомендацій з безпеки польотів;

направляти згідно з рішенням комісії на лабораторні випробування та дослідження матеріали, окремі деталі, агрегати й елементи конструкції ПС;

вимагати від посадових осіб міністерств, підприємств і організацій незалежно від форм власності необхідні матеріали і документи з питань, пов'язаних з проведенням розслідування;

залучати до роботи комісії (за згодою керівників відповідних міністерств і організацій або їх повноважних представників у комісії) експертів для розв'язання конкретних завдань, що потребують знань у відповідних галузях науки і техніки;

залучати до роботи на місці АП чи інциденту технічні засоби будь-яких підприємств та організацій;

опитувати очевидців АП чи інциденту, будь-яких осіб, що мають або можуть мати до них відношення;

одержувати від бюро судово-медичної експертизи результати досліджень загиблих при АП;

рекомендувати відстороняти від виконання службових обов'язків осіб, дії яких сприяли виникненню АП;

відстороняти від участі в розслідуванні осіб (за винятком членів комісії), які порушують правила розслідування;

установлювати розпорядок роботи комісії;

надавати матеріали для роботи комісій з інших видів розслідувань.

6. Голова комісії відповідає за:

об'єктивність, якість і строки розслідування, правильність оформлення документів;

обґрунтування прийнятих ним рішень з питань розслідування АП і виданих рекомендацій.

7. Члени комісії забезпечують проведення робіт за дорученням голови комісії. У разі відсутності голови за його дорученням один із членів комісії виконує його функції згідно з пунктами 4, 5 та відповідає за їх виконання згідно з пунктом 6.

8. Голова підкомісії зобов'язаний:

визначати основні напрями роботи підкомісії, робочих груп з розслідування АП;

надавати пропозиції щодо складу підкомісії та робочих груп згідно з планом роботи підкомісії і робочих груп, затвердженим на засіданні підкомісії;

організувати та забезпечити координацію роботи робочих груп згідно з затвердженим планом;

регулярно проводити засідання підкомісії, обговорювати на них результати розслідування;

забезпечувати повноту, об'єктивність розслідування, складання звіту підкомісії, звітів робочих груп;

уносити до комісії пропозиції щодо дослідження об'єктів авіаційної техніки та інших матеріалів;

проводити інструктаж фахівців щодо техніки безпеки при проведенні розслідування АП.

9. Голова підкомісії має право:

надавати розпорядження про неухильне виконання всіма фахівцями підкомісії, експертом з питань розслідування, що належать до їхньої компетенції;

запитувати через голову комісії необхідні матеріали, опитувати посадових осіб авіакомпаній, учбових закладів, підприємств, організацій, міністерств;

залучати за узгодженням з головами інших підкомісій фахівців для проведення експертиз та участі в нарадах підкомісії та робочих груп;

ознайомлюватись з усіма матеріалами розслідування даної АП.

10. Члени комісії зобов'язані:

брати участь особисто в роботі однієї з підкомісій;

виконувати розпорядження і вказівки керівництва комісії;

всебічно, повно і об'єктивно проводити розслідування, узгоджуючи всі свої дії з головою комісії (підкомісії);

після закінчення роботи комісії підписати остаточний звіт.

11. Члени комісії мають право:

без будь-яких перешкод проходити на борт ПС для з'ясування обставин АП чи інциденту;

обстежити ПС, майно яке знаходиться на борту ПС або залучене до АП чи інциденту ззовні, незалежно від приналежності його, а також засоби та об'єкти забезпечення польотів ПС;

ознайомлюватися з усіма матеріалами, що мають відношення до даного розслідування АП чи інциденту;

опитувати очевидців АП чи інциденту, будь-яких осіб, що мають або можуть мати до них відношення;

уносити пропозиції щодо поліпшення роботи комісії;

уносити пропозиції щодо участі в розслідуванні спеціалістів та експертів, отримувати необхідні матеріали, а також дослідження вузлів і деталей ПС з указівкою мети дослідження, а також з інших питань, пов'язаних з розслідуванням;

відображати свою думку в протоколах засідань комісії, візувати протоколи, вимагати уточнення викладених у них формулювань;

у разі незгоди з рішенням і висновками звіту комісії з розслідування викласти до нього свою особливу думку;

вимагати до акта розслідування додаткових матеріалів і документів.

12. Експерт зобов'язаний:

проводити повне й об'єктивне дослідження речових доказів, матеріалів і документів з питань, які стосуються його компетенції;

давати письмовий висновок з питань, які поставлені йому комісією (підкомісією), з відповідним його оформленням;

виконувати розпорядження голови комісії (підкомісії) з питань розслідування АП;

13. Експерт має право:

ознайомлюватися через голову комісії з речовими доказами, матеріалами і документами, необхідними для розроблення висновку;

уносити пропозиції про проведення розрахунків, моделювання, стендових і льотних випробувань, а також про направлення на дослідження вузлів і деталей ПС, інших речових доказів з визначенням мети дослідження.

14. Начальник штабу комісії підпорядковується безпосередньо голові комісії.

Начальник штабу комісії зобов'язаний:

організувати взаємодію та контроль з питань матеріально-технічного забезпечення комісії;

готувати засідання комісії та вести протокол. Перед підписанням протоколу головою комісії ознайомити з ним членів комісії;

інструктувати голів підкомісій щодо оформлення відповідних документів та матеріалів;

надавати допомогу членам комісії, підкомісій та експертам щодо підготовки документів;

здійснювати контроль за своєчасним наданням підкомісіями якісних матеріалів з розслідування;

комплектувати та оформляти для розсилки матеріали з розслідування.

Начальник штабу комісії має право надавати вказівки членам комісії щодо оформлення матеріалів розслідування, а також повертати на доопрацювання неякісно оформлені матеріали.

Начальник штабу відповідає за організацію матеріально-технічного забезпечення комісії, якісне та своєчасне оформлення та розсилку матеріалів з розслідування.

15. Учасники розслідування АП та інцидентів повинні мати відповідну кваліфікацію та практичний досвід (пілота, інженера, фахівця ОПР чи інші) за напрямом розслідування та діючий сертифікат розслідувача, який повинен підтверджуватись через кожні чотири роки.

Додаток 3  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Льотна підкомісія

1. Завданнями льотної підкомісії є:

установлення рівня фахової підготовки екіпажу, якості організації, забезпечення польоту та ОПР з урахуванням впливу всіх наявних факторів;

оцінка правильності дій екіпажу і посадових осіб у процесі виникнення і розвитку особливої ситуації з урахуванням записів засобів об'єктивного контролю; виявлення відхилень (тут і далі під відхиленнями розуміють помилки, хиби і порушення та неправильні дії) від чинних норм підготовки, забезпечення і виконання польотів;

оцінка виконання експлуатантами програми забезпечення БП та попередження АП;

оцінка виконання функціональних обов'язків з питань забезпечення БП керівництвом експлуатанта.

Льотна підкомісія складається з таких груп:

льотної;

ОПР, аеродромного, метеорологічного та радіосвітлотехнічного забезпечення; авіаційної медицини.

Залежно від обставин АП у підкомісії створюються інші робочі групи.

2. Льотна група встановлює:

рівень фахової підготовки членів екіпажу, наявність відхилень у загальній і спеціальній підготовці, допуск до польотів, формування екіпажу;

регулярність і якість контролю за підготовкою екіпажу в процесі його попередньої роботи, характерні помилки і відхилення, що мали місце у членів екіпажу раніше, індивідуальні особливості в техніці пілотування і експлуатації ПС;

якість підготовки екіпажу до даного польоту;

стан дисципліни членів екіпажу, випадки порушення дисципліни, що мали місце раніше;

відхилення в діях екіпажу при підготовці до даного польоту та його виконання;

наявність особливостей і факторів, що могли сприяти помилковим діям членів екіпажу;

наявність відхилень у документації, що регламентує підготовку екіпажу, організацію та виконання польотів.

### 3. Льотна група вивчає та аналізує:

льотні та особисті справи членів екіпажу;

льотно-штабну і польотну документацію;

результати розшифровування записів засобів об'єктивного контролю (бортових реєстраторів, наземних магнітофонів, фотореєстраторів посадкових локаторів та інше);

свідчення членів екіпажу, свідків і очевидців АП;

свідчення посадових осіб, що готували екіпаж до польотів, у тому числі і до даного польоту;

документацію, що характеризує якість виконання польотів екіпажем у минулому (результати розшифровувань засобів об'єктивного контролю, журнали розборів та інше);

стан організації льотної роботи в організації ЦА, де працює екіпаж;

документацію, що регламентує організацію підготовки та виконання даного виду польотів;

особливості і фактори, що могли негативно вплинути на роботу екіпажу в польоті;

результати спеціальних досліджень;

іншу документацію, що визначає організацію, підготовку та виконання польоту.

### 4. Льотна група за результатами роботи складає звіт, у якому вказуються:

характер виконуваного завдання;

польотна маса і центрівка ПС перед вильотом (за даними, зазначеними в польотній документації, а також за даними записів засобів об'єктивного контролю, показаннями екіпажу, свідків та іншої інформації);

дані про кожного члена екіпажу;

усі виявлені під час роботи відхилення в підготовці та допуску екіпажу до польоту, організації польоту з боку командно-керівного складу;

описання дій екіпажу при виникненні і розвитку особливої ситуації (на підставі записів засобів об'єктивного контролю, свідчень екіпажу і свідків, а також іншої інформації) із зазначенням усіх відхилень;

аналіз можливих причин неправильних дій екіпажу;

оцінка документації, що регламентує підготовку екіпажу, організацію і виконання польотів, із зазначенням виявлених відхилень;

оцінка фахової підготовки членів екіпажу з урахуванням правильності їх дій у даній ситуації.

Льотна група постійно взаємодіє з групою розрахунку та аналізу і групою опитування, використовує у своїй роботі інформацію інших робочих груп комісії. При потребі льотна група складає акт про виявлення і вилучення польотної документації.

До звіту льотної групи додаються такі документи:

завдання на політ (штурманський бортжурнал, графік центрівки ПС, та інша документація, яка повинна бути у завданні на політ);

акти про вилучення і передання польотної документації;

довідка про перевірку організації льотної роботи в підрозділі, де працює екіпаж (при необхідності);

службові характеристики на членів екіпажу;

звіти про експерименти, дослідження, обльоти, що проводилися групою;

пояснювальні записки льотного складу і копії протоколів опитування членів екіпажу.

5. Група обслуговування повітряного руху, аеродромного, метеорологічного, радіотехнічного та світлотехнічного забезпечення встановлює:

якість ОПР даного польоту;

рівень фахової підготовки спеціалістів органів ОПР і забезпечення польотів;

якість проведення інструктажу перед чергуванням;

наявність і стан документації, що визначає організацію і здійснення ОПР;

фактичний стан організації ОПР, її відповідність установленим вимогам;

установлений порядок взаємодії зі службами ОПР інших служб міністерств і організацій, які забезпечують безпеку польотів;

структуру повітряного простору і її відповідність існуючим вимогам;

інтенсивність завантаження диспетчерів ОПР;

наявність і стан засобів РТЗ та зв'язку, правильність їх використання в процесі керування польотом;

стан ЗПС, РД, МС, посадкових майданчиків, оснащеність аеродромної служби технічними засобами;

забезпечення польоту наземними світлотехнічними засобами і використання їх екіпажем у польоті;

відповідність встановлених на аеродромі (в органі ОПР) засобів РТЗ та СТЗ даним норм придатності аеродромів до експлуатації, переліку обладнання органів ОПР, документів аеронавігаційної інформації, інструкції із виконання польотів (використання повітряного простору) у районі аеродрому, посадкових майданчиків;

наявність даних про роботу засобів РТЗ, зв'язку і СТЗ на робочих місцях диспетчерського складу (таблиці нормативного часу переключення (переходу) на резерв об'єктів РТЗ та каналів авіаційного повітряного і наземного зв'язку, графіки дальності дії засобів РТЗ та зв'язку та інше);

дотримання правил ведення радіозв'язку та фразеології радіообміну;  
забезпечення польоту запасними аеродромами;  
наявність відхилень ПС від заданого маршруту;  
загальні метеорологічні умови на маршруті польоту, основних та запасних аеродромах;

фактичні погодні умови в районі АП (при необхідності на основних та запасних аеродромах) у період розвитку особливої ситуації;

наявність в екіпажі та диспетчерів ОНР необхідної метеорологічної інформації, а також її достовірність;

відповідність метеорологічного забезпечення польоту вимогам керівних документів;

наявність у районі АП запуску безпілотних засобів і стрільб, орнітологічну обстановку (у разі необхідності).

6. За результатами роботи група складає звіт, у якому вказує:

дані про посадових осіб органів ОНР, аеродромного, метеорологічного та радіосвітлотехнічного забезпечення польотів, якщо в їх діях виявлені відхилення;

усі відхилення у підготовці персоналу служб забезпечення польотів, його допуску до самостійної роботи, виявлені при розслідуванні АП;

загальну характеристику організації і стан ОНР, аеродромного, метеорологічного і радіосвітлотехнічного забезпечення польотів, організації робочих місць диспетчерів ОНР із зазначенням усіх відхилень від вимог керівних документів;

усі виявлені під час розслідування відхилення в документах, що регламентують порядок ОНР та забезпечення польотів;

описання дій посадових осіб органів ОНР і забезпечення польотів, які вплинули на його завершення;

усі відхилення в діях посадових осіб органів ОНР і забезпечення польотів, виявлені під час розслідування, незалежно від їх впливу на завершення польоту;

прогнозовані і фактичні на момент АП погодні умови на місці АП (при необхідності за маршрутом польоту, на основних і запасних аеродромах);

відхилення у використанні засобів РТЗ, зв'язку і СТЗ, метеорологічного обладнання, їх працездатність або відхилення в технічних характеристиках, якщо вони вплинули на якість ОНР і забезпечення польотів;

аналіз причин неправильних дій посадових осіб органів ОНР і забезпечення польотів (якщо вони мали місце).

До звіту робочої групи додаються такі матеріали:

виписка з диспетчерських книжок фахівців ОНР;

виписка з журналу стану льотного поля;

акт огляду льотного поля і контрольного виміру коефіцієнта зчіплювання після АП;

довідка про наявність і стан технічних засобів виміру коефіцієнта зчіплювання і техдокументації на них;



акт про позачергові (контрольні) спостереження за погодними умовами після АП;

дані про фактичні погодні умови за даними найближчих метеостанцій і повідомлень екіпажів інших ПС та інша необхідна метеоінформація;

польотна метеорологічна документація, що використовувалася екіпажем;

прогнози погоди та штормові попередження;

довідка про перевірку органів ОПР і забезпечення польотів (при необхідності);

пояснювальні записки спеціалістів ОПР та служб забезпечення і копії протоколів їх опитування (при необхідності);

наявність або відсутність запусків безпілотних засобів та прогнозовані траєкторії їх зміщення, виконання стрільб та інше (при необхідності).

#### 7. Група авіаційної медицини визначає:

психофізіологічний стан, працездатність членів екіпажу (а в необхідних випадках і фахівців служб забезпечення польотів), характер їх дій при виникненні і розвитку особливої ситуації на підставі оцінки індивідуальних психологічних особливостей членів екіпажу, їх загального фізичного розвитку, морально-психологічного стану за останній місяць (сімейні і службові конфлікти, зловживання алкоголем, лікарськими і наркотичними речовинами, палінням та інше);

стан здоров'я членів екіпажу (психологічного і фізичного) напередодні АП та в день вильоту, дані щоквартальних і щорічних медичних оглядів, а також історій хвороби в медичних закладах за останні три роки, результати передпольотного медичного контролю;

повноцінність відпочинку, сну і харчування протягом останніх трьох діб;

своєчасність використання щорічних відпусток, вихідних днів, льотної навантаженості напередодні, у день події, протягом останнього місяця відповідно до встановлених норм;

дані медико-трасологічних досліджень (характер і локалізація травм на тілі, ознаки пози і робочих дій, особливості ушкоджень одягу взуття та інше);

впливи конструктивних особливостей кабіни ПС, умов польоту, засобів захисту і порятунку на стан здоров'я екіпажу та умови його діяльності.

Аналізує:

результати токсикологічного дослідження на алкоголь, карбоксигемоглобін (карбоксиміоглобін) і, у разі потреби, на інші токсичні речовини і лікарські препарати;

емоційний стан членів екіпажу в аварійному польоті за даними радіообміну і спеціальних досліджень біологічного матеріалу (біохімічних, морфологічних і інших), наявність стресового стану і його впливу на правильність і своєчасність дій членів екіпажу.

#### 8. Група авіаційної медицини складає звіт, у якому наводяться дані про кожного члена екіпажу (фахівця служби забезпечення польотів):

результати проходження річних і квартальних оглядів за останні два роки (наявність відхилень, обмежень та інше) з урахуванням звернень до інших лікувальних закладів;

наявність випадків відсторонення від польотів при предпольотних медичних оглядах;

індивідуальні фізичні і психофізіологічні особливості, у тому числі зловживання алкоголем, лікарськими препаратами і палінням;

наявність попередніх захворювань і травм;

стисла характеристика побутових умов;

своєчасність використання щорічних відпусток і вихідних днів, повноцінність відпочинку, сну і харчування за останні три доби;

результати патолого-анатомічних, токсикологічних та інших спеціальних досліджень;

наявність стресового стану, раптового захворювання в польоті;

оцінка можливості впливу стану здоров'я, психофізіологічного стану та індивідуальних особливостей на працездатність і характер дій при виникненні і розвитку особливої ситуації.

Окрім цього, у звіті зазначаються:

розташування тіл загиблих членів екіпажу;

виявлені в процесі розслідування відхилення в медичному забезпеченні польоту;

виявлені відхилення в нормативно-правових актах з питань медичного забезпечення польотів;

виявлені відхилення конструкції ПС, спецодягу, засобів захисту і порятунку, що вплинули на працездатність екіпажу або які стали причиною отриманих травм.

Група авіаційної медицини постійно взаємодіє з медичною групою адміністративної підкомісії. До звіту робочої групи додаються такі матеріали:

акт про положення тіл загиблих членів екіпажу;

довідка про огляд членів екіпажу на наявність ознак алкогольного або наркотичного сп'яніння;

акти судово-медичних і інших досліджень загиблих членів екіпажу;

довідка про режим праці і відпочинку членів екіпажу;

медичні книжки і контрольні карти членів екіпажу;

медичні характеристики про членів екіпажу;

дані про наліт годин за місяцями за останні три місяці, про вихідні дні;

медична картка на кожного члена екіпажу (крім бортпроводників).

9. За результатами роботи льотна підкомісія складає звіт, у якому на підставі узагальнення та аналізу матеріалів робочих груп робить висновки про правильність дій екіпажу і фахівців органів ОПР та забезпечення польоту, а при наявності відхилень - про їхні причини, а також уносить рекомендації щодо усунення недоліків, виявлених у ході розслідування АП.

Розглянутий  
на засіданні комісії

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_

Протокол № \_\_\_\_\_

### ЗВІТ

льотної підкомісії за результатами робіт, проведених  
у зв'язку з розслідуванням АП

---

(вид авіаційної події)

з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_  
(тип, держ. реєстраційний пізнавальний знак, належність)

---

(дата і місце)

#### 1. Основні роботи, які виконані підкомісією

Наводиться повний перелік основних робіт, виконаних підкомісією, з указівкою звітних документів, які додаються до переліку.

Наприклад, вивчені підготовка екіпажу до даного польоту та рівень організації льотної роботи в підрозділі (звіт льотної групи додається);

Проведено аналіз результатів розшифрування записів бортових реєстраторів та інше.

#### 2. Аналіз

Цей розділ є основним розділом звіту підкомісії і повинен обґрунтовувати висновки про правильність дій екіпажу, фахівців органів ОНР та забезпечення польотів, про наявні причини відхилень і порушень, а також узагальнювати результати, отримані робочими групами підкомісії, з використанням даних інших підкомісій, якщо це необхідно.

Розділ, що складається як описовий, повинен містити в собі таку інформацію: стислий опис польоту до моменту початку розвитку особливої ситуації з указівкою його особливостей і відхилень;

склад екіпажу, характер виконуваного завдання;

стисла характеристика фахової підготовки членів екіпажу, її відповідність установленим вимогам із зазначенням усіх відхилень, що були та мали вплив на правильність дій у польоті, наявність і обґрунтованість допуску до виконання даного виду робіт. Якщо під час розслідування АП чи інцидентів виявлені відхилення в діяльності служб забезпечення польоту, що мали вплив на його завершення, то аналогічні дані наводяться про персонал цих служб;

хід підготовки до польоту з указівкою всіх відхилень, допущених екіпажем, персоналом служб забезпечення польоту та інших посадових осіб, що мали вплив на завершення польоту;

оцінка метеоумов (прості, складні), стан аеродромів, обґрунтованість ухвалення рішення на виліт і посадку;

докладний хронологічний опис процесу виникнення і розвитку особливої ситуації з погляду дій екіпажу і персоналу служб забезпечення польоту, з оцінкою слушності цих дій і вказівкою усіх відхилень, що вплинули на завершення польоту;

аналіз і обґрунтування причин неправильних дій екіпажу і персоналу служб ОНР та забезпечення польотів.

Під час аналізу наводиться вся фактична інформація, отримана робочими групами, яка необхідна для його розуміння та обґрунтування.

### 3. Висновки

У стислій формі наводяться такі дані:

рівень фахової підготовки членів екіпажу, відповідність їх кваліфікації виконуваному завданню. Указуються всі відхилення у підготовці екіпажу, допуску його до польотів;

рівень фахової підготовки персоналу органів ОНР і забезпечення польотів, його відповідність установленим вимогам. Указуються всі відхилення в підготовці персоналу, допуску його до роботи;

правильність дій екіпажу при виконанні польоту, у тому числі в процесі виникнення і розвитку особливої ситуації з указівкою всіх допущених відхилень, що мали вплив на завершення польоту;

виклад причин неправильних дій екіпажу;

правильність дій персоналу органу ОНР і забезпечення польоту з указівкою всіх допущених відхилень, що мали вплив на завершення польоту;

виклад причин неправильних дій персоналу органів ОНР і забезпечення польотів;

стисла оцінка стану організації льотної роботи, організації та оснащеності органів ОНР, об'єктів метеорологічного, аеродромного та інших видів забезпечення.

### 4. Інші недоліки, виявлені під час розслідування авіаційної події

Зазначаються всі відхилення в підготовці та діях екіпажу, служб забезпечення і керування польотом, що виявлені під час розслідування АП і не вплинули безпосередньо на завершення польоту, але негативно впливають на безпеку польотів у цілому.

### 5. Розроблення заходів

Наводяться рекомендації льотної підкомісії (без указівки виконавців і термінів виконання), спрямовані на усунення виявлених під час розслідування відхилень. Розділ складається з двох частин:

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що вплинули на кінцевий результат польоту;

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що не вплинули на кінцевий результат польоту, але впливають негативно на безпеку польотів у цілому.

Голова підкомісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

Члени підкомісії \_\_\_\_\_  
(підписи)

5.1. До звіту льотної підкомісії включаються:

звіт робочих груп, включених до складу льотної підкомісії, з матеріалами;

списки членів льотної підкомісії та її робочих груп;

протоколи засідань льотної підкомісії.

5.2. Перелік обов'язкових відомостей про екіпаж повітряного судна, що вказується в звіті льотної групи:

Посада.

Прізвище, ім'я, по батькові.

Дата народження.

Клас.

Освіта загальна і спеціальна (коли і який навчальний заклад закінчив).

За яким мінімумом погоди допущений до польотів. Дата останньої перевірки техніки пілотування в умовах, що відповідають привласненому мінімуму погоди (указуються тільки для командира ПС).

Наліт з часу закінчення навчального закладу (для курсантів зазначити тільки самостійний наліт), наліт на ПС даного типу (загальний і самостійний), загальний наліт за тим видом робіт, при якому відбулася АП (для авіації застосування у народному господарстві).

АП у минулому (коли, тип ПС, причина).

Тип, номер, дата видачі та термін дії свідоцтва.

Наліт за останній місяць. Наліт у день АП. Наліт і кількість посадок за останні три доби. Чи були перерви в польотах протягом останнього року на ПС даного типу та їх причини?

Дата останньої перевірки техніки пілотування і літаководіння, ким перевірялась, у яких метеоумовах, характерні помилки і загальна оцінка:

День.

Ніч.

За тим самим видом спеціального застосування, при якому мала місце АП.

Коли і в якому обсязі проводилася підготовка до польоту?

Хто і коли перевіряв підготовку до даного польоту?

Відпочинок (умови, тривалість, вихідні дні, умови і тривалість передпольотного відпочинку).

Час перебування на аеродромі перед вильотом.

Умови повсякденного побуту в місці постійного базування або при тривалому відриві від бази (житло, харчування, транспортне забезпечення та інше).

Додаток 4  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Інженерно-технічна підкомісія

1. Завданнями інженерно-технічної підкомісії є:

визначення стану ПС до і після АП;  
вивчення характеру експлуатації ПС, якості технічного обслуговування і ремонту;  
виявлення можливих дефектів у конструкції, технології виготовлення і ремонту, установлення наявності (або відсутності) відмов функціональних систем ПС та двигунів і причин цих відмов;  
проведення спеціальних досліджень і випробувань з метою встановлення причин відмови функціональних систем ПС та двигунів.

2. Інженерно-технічна підкомісія складається з таких робочих груп:

аналізу виконання правил експлуатації, технічного обслуговування і ремонту ПС;  
ПС і систем;  
силових установок;  
авіаційного і радіоелектронного обладнання.

3. Група аналізу виконання правил експлуатації, технічного

обслуговування і ремонту ПС установлює:  
своєчасність і повноту виконання регламентних робіт, проведення доопрацювань, заміни агрегатів та усунення зауважень екіпажу в процесі експлуатації ПС;  
повноту та якість останнього технічного обслуговування за періодичною та оперативною формами регламенту, якість усунення зауважень екіпажу за попередній політ, методи та ефективність усунення дефектів (особливо у разі їх повторення), причини повторення дефектів;  
умови експлуатації і збереження ПС;  
рівень фахової підготовки інженерно-технічного складу, який обслуговує дане ПС;  
повноту та якість контролю за обслуговуванням ПС з боку керівного інженерно-технічного складу;  
наявність і стан інструменту та технічних засобів, які застосовуються при обслуговуванні ПС;

якість ведення технічної документації на ПС, наявність необхідної керівної і технічної документації;

повторні або небезпечні дефекти, які виявлені в процесі експлуатації ПС;

недоліки нормативної технічної документації з експлуатації ПС;

кількість і якість заправлених ПММ. Для визначення якості відбираються проби заправлених у ПС ПММ на місці АП, із автозаправників ПММ або із стаціонарної системи заправлення.

При визначенні місць відбору на місці АП і в самому відборі обов'язкова участь спеціаліста (інженера) служби ПММ. У всіх випадках проби ПММ повинні відбиратись у посуд, який готується службою ПММ.

Відбір проб ПММ оформляється актом (2 примірники) за формою 2 додатка.

Один примірник акта додається до матеріалів розслідування, другий - направляється з відібраними пробами на дослідження.

4. Група аналізу виконання правил експлуатації, технічного обслуговування і ремонту ПС вивчає та аналізує:

формуляри ПС, двигунів і їх агрегатів, технічну документацію, документацію на обслуговування, ремонт ПС і його доробки за бюлетенями промисловості, вказівками Державіаадміністрації;

іншу документацію, що свідчить про стан ПС перед АП;

достовірність відомостей, які містяться в технічній документації;

записи бортових реєстраторів в останньому і попередніх польотах, свідчення свідків;

документацію з розслідування АП, що сталися з аналогічних причин;

фактичний стан організації та забезпечення технічного обслуговування ПС, умови її експлуатації та збереження;

матеріали і документи з організації підготовки і сертифікації інженерно-технічного складу, який експлуатує ПС;

формуляри комплектувальних виробів та директиви льотної придатності.

5. За результатами роботи група складає звіт, у якому відображаються:

дані щодо ПС;

дані щодо технічного обслуговування та ремонту;

оцінка фахової підготовки інженерно-технічного персоналу, який безпосередньо обслуговує ПС з указівкою всіх відхилень, які мали місце під час підготовки та допуску до самостійної роботи;

оцінка організації і забезпечення технічного обслуговування ПС з указівкою всіх виявлених відхилень від вимог керівних документів з технічної експлуатації;

усі виявлені під час розслідування відхилення, що допущені інженерно-технічним персоналом у процесі технічного обслуговування;

оцінка повноти і якості ремонту ПС (згідно з ремонтною документацією);

кількість і якість ПММ, що були на борту ПС перед вильотом;

якщо під час розслідування АП виявлені відмови систем і агрегатів ПС, то наводиться перелік усіх відмов і несправностей цих систем і агрегатів, які були раніше, з оцінкою засобів їх усунення;

загальна оцінка якості експлуатації ПС.

6. До звіту додаються такі матеріали:

карти-наряди на останнє оперативне і періодичне технічне обслуговування (перший примірник - з додатками, інші - без додатків);

вимоги щодо заправки ПС ПММ;

акти відбору проб ПММ;

аналізи ПММ (спецрідин і газів у разі необхідності);

довідка за результатами перевірки якості технічного обслуговування ПС на авіапідприємстві, якому належить ПС (у разі необхідності);

довідка про підготування і допуск до роботи спеціалістів ІАС;

пояснювальні записки спеціалістів ІАС і копії протоколів їх опитування (у разі необхідності).

7. Групи планера і систем, силової установки, авіаційного і радіоелектронного обладнання вивчають стан ПС після АП з метою виявлення можливих відмов і встановлення їх причин або підтвердження працездатності функціональних систем ПС у процесі виникнення і розвитку особливої ситуації.

Робочі групи (з урахуванням специфіки кожної):

вивчають місце АП, визначають просторове положення ПС і його конфігурації в момент зіткнення із землею;

оглядають елементи конструкції ПС, здійснюють пошук відсутніх елементів конструкції (у разі необхідності разом з групою кроків);

уточнюють схему (кроки) місця АП;

беруть участь у проведенні спеціальних досліджень, аналізів й обговоренні їх результатів;

вивчають стан елементів конструкції, систем і агрегатів ПС, виявляють ознаки відмов або працездатності;

проводять доступні на місці дослідження і випробування агрегатів і систем ПС, відбирають елементи конструкції для відправлення на лабораторні дослідження;

оформляють документацію на компоненти, що відправляються для дослідження (після дозволу голови комісії);

відбирають проби ПММ для аналізу, відправляють їх на дослідження та аналізують отримані результати;

описують і фотографують системи та агрегати ПС із зазначенням характерних рис;

вивчають результати розшифровування записів бортових реєстраторів, пояснювальні записки членів екіпажу, очевидців і свідків, технічну документацію експлуатації ПС;



беруть, у разі необхідності, участь в опитуванні екіпажу та інших свідків;  
виконують, у разі необхідності, натурну викладку елементів конструкції ПС;  
узагальнюють і аналізують результати досліджень компонентів ПС, у тому числі і проведених раніше за аналогічними випадками;  
здійснюють пошук і вилучення бортових реєстраторів і радіоактивних датчиків;  
установлюють наявність, причини і наслідки пожежі або вибуху, дають оцінку роботи систем гасіння пожеж.

8. За результатами роботи групи планера і систем, силової установки, авіаційного і радіоелектронного обладнання складають звіти, до яких включають:

детальний опис стану елементів конструкції ПС, систем і агрегатів з указівкою ознак відмови або працездатності;  
опис характеру і послідовності руйнування ПС;  
результати досліджень і експериментів з визначення працездатності або причин відмов систем ПС, що проводилися як на місці АП, так і в лабораторних умовах;  
опис ознак пожежі, місця і часу її виникнення;  
аналіз записів бортових реєстраторів;  
аналіз отриманих результатів з приведенням доказів працездатності систем ПС або наявності відмов.

Наводяться режими роботи двигунів, найважливіших систем і агрегатів, положення органів керування, механізації і шасі в момент АП. У разі наявності відмов систем указуються час і характер відмов, їх взаємозв'язок і послідовність, а також причини відмов.

До звітів включають: фотографії елементів конструкції ПС з поясненнями; акти, протоколи за результатами огляду, перевірки, розбирання, дослідження агрегатів систем ПС;

звіти за результатами дослідження компонентів ПС.

9. До звіту групи авіаційного і радіоелектронного обладнання, окрім того, додаються:

акти на виявлення і вилучення бортового реєстратора, магнітофона;  
акт на виявлення і передавання радіоактивних пристроїв ПС (оформляється у встановленому порядку).

10. ІТП за результатами роботи робочих груп складає звіт, у якому на підставі узагальнення й аналізу матеріалів робочих груп робить висновки про працездатність систем ПС, а при наявності відмов - про їх послідовність, взаємовпливи і причини, а також дає оцінку організації та якості технічного обслуговування і ремонту ПС.

Розглянутий  
на засіданні комісії

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_

Протокол № \_\_\_\_\_

### ЗВІТ інженерно-технічної підкомісії за результатами робіт, проведених у зв'язку з розслідуванням АП

(вид авіаційної події)

з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_

(тип, держ. реєстраційний пізнавальний знак, належність)

(дата і місце)

#### 1. Основні роботи, які виконані підкомісією

Наводиться повний перелік основних робіт, виконаних підкомісією, з указівкою звітних документів, які додаються до переліку.

Наприклад, проведена натурна викладка елементів конструкції (звіт, схеми і фотографії додаються); проведено експеримент з імітації роз'єднання проводки керування із записом на бортовому реєстраторі (протокол з розшифруваннями додається) та інші.

#### 2. Основні відомості про повітряне судно

Викладаються за такою формою:

Літак (вертоліт) \_\_\_\_\_, тип, державний реєстраційний розпізнавальний знак, заводський номер, належить \_\_\_\_\_ авіакомпанії (авіапідприємству), навчальному закладу, експлуатується (назва експлуатанта), виготовлений підприємством \_\_\_\_\_, налітав з початку експлуатації \_\_\_\_\_

(найменування, дата)

\_\_\_\_\_ годин \_\_\_\_\_ хв., зробив \_\_\_\_\_ посадок, мав \_\_\_\_\_ ремонтів.

Після останнього ремонту налітав \_\_\_\_\_ годин \_\_\_\_\_ хв., виконав \_\_\_\_\_ посадок. Останній ремонт проведений на заводі \_\_\_\_\_.

(якому, дата)

Має такі ресурси і календарні терміни служби: призначений \_\_\_\_\_ годин, \_\_\_\_\_ посадок, протягом \_\_\_\_\_ років; до першого ремонту \_\_\_\_\_ годин, \_\_\_\_\_ посадок, протягом \_\_\_\_\_ років; міжремонтний \_\_\_\_\_ годин, \_\_\_\_\_ посадок, протягом \_\_\_\_\_ років.

Має свідоцтво про державну реєстрацію № \_\_\_\_\_, видане \_\_\_\_\_, дійсне до \_\_\_\_\_.

(дата видачі і найменування органу, який видав свідоцтво)

(дата дії свідоцтва)

У разі необхідності наводяться аналогічні дані щодо двигуна (агрегата), який відмовив.

На літаку (вертольоті) в АТБ \_\_\_\_\_  
(дата, найменування аеропорту, авіакомпанії, авіапідприємства)  
виконане періодичне технічне обслуговування за формою \_\_\_\_\_,  
(найменування останнього періодичного обслуговування)  
після чого літак (вертоліт) налітав \_\_\_\_\_ годин \_\_\_\_\_ хв. і зробив \_\_\_\_\_ посадок.  
Перед останнім вильотом \_\_\_\_\_ літак (вертоліт) обслуговувався в АТБ  
(дата) \_\_\_\_\_ за формою.  
(останнє (найменування аеропорту) оперативне обслуговування)

### 3. Опис місця авіаційної події

Наводиться опис місця події. Указуються (з прив'язкою до місцевості) місце першого зіткнення ПС із землею або іншими перешкодами, розміри і напрямки зони розкиду уламків, наявність і розташування зони наземної пожежі. Наводиться стислий опис розташування основних елементів конструкції ПС.

Описується характер зіткнення ПС із землею і навколишніми предметами, загальний характер руйнування конструкції. З використанням цих даних, а також інформації бортових реєстраторів визначається положення ПС у просторі на момент зіткнення із землею. Указується конфігурація ПС у момент АП.

### 4. Аналіз

Розділ є основним розділом звіту підкомісії і повинен повністю обґрунтувати висновки про працездатність функціональних систем та обладнання ПС або наявність і причини відмов, якість технічної експлуатації ПС, узагальнювати результати, які отримані робочими групами підкомісії, з використанням даних інших підкомісій, якщо це необхідно.

Розділ, який складається як опис, повинен включати таку інформацію:

стислий опис підготовки ПС до польотів (уключаючи останнє періодичне й оперативне технічне обслуговування) з указівкою всіх допущених при цьому відхилень і порушень, що вплинули на працездатність систем ПС та двигунів;

стислий опис польоту до моменту початку розвитку особливої ситуації (з погляду роботи систем ПС) із зазначенням його особливостей і відхилень.

Докладний опис роботи систем ПС у процесі виникнення і розвитку особливої ситуації з аналізом послідовності і взаємовпливу відмов (якщо вони мають місце) та докладний аналіз працездатності авіаційної техніки основних функціональних систем:

- планера;
- системи керування;
- паливної системи;
- гідросистеми;
- системи кондиціювання;

системи захисту від обледеніння;  
силової установки;  
авіаційного і радіоелектронного обладнання.

У разі відсутності відмов наводяться наявні докази працездатності функціональних систем. При виявленні відмов дається докладний аналіз їх причин. Якщо АП пов'язана з виникненням пожежі, то наводиться аналіз причин і місця її виникнення з описом наявних характерних ознак.

Якщо під час роботи підкомісії встановлено, що наявні відмови функціональних систем ПС були викликані відхиленнями в технічному обслуговуванні і ремонті, то наводиться опис цих відхилень, а при необхідності - дані про спеціалістів, які здійснювали ремонт або обслуговування ПС і його підготовку до польотів.

## 5. Висновки

У стислій формі дається оцінка працездатності функціональних систем ПС в останньому польоті. У разі наявності відмов указуються їх причини, послідовність виникнення і взаємовплив.

Дається оцінка якості технічного обслуговування і ремонту ПС та висновки щодо його подальшої експлуатації чи списання.

## 6. Стан повітряного судна

Дається опис стану ПС та його функціональних систем та висновки щодо його подальшої експлуатації чи списання.

## 7. Інші відхилення, які виявлені при розслідуванні

Указуються всі відхилення в конструкції, які обумовлені виробництвом, ремонтом і технічним обслуговуванням ПС, підготовкою персоналу відповідних служб, що виявлені під час розслідування АП і безпосередньо не вплинули на виникнення особливої ситуації, але негативно впливають на безпеку польотів у цілому.

## 8. Рекомендації

Наводяться рекомендації інженерно-технічної підкомісії без указівки виконавців і термінів виконання, які спрямовані на усунення виявлених при розслідуванні відхилень. Розділ складається з двох частин:

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що вплинули на кінцевий результат польоту;

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що не вплинули на кінцевий результат польоту, але впливають негативно на безпеку польоту в цілому.

Голова підкомісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

Члени підкомісії \_\_\_\_\_  
(підписи)

8.1. До звіту інженерно-технічної підкомісії включаються:

- а) звіти робочих груп, що входять до складу підкомісії, з додатками;
- б) склад підкомісії та її робочих груп;
- в) протоколи засідання підкомісії.

8.2. Перелік обов'язкових відомостей щодо повітряного судна, технічної експлуатації, які вказуються в звіті групи аналізу виконання правил експлуатації, технічного обслуговування і ремонту літака (вертольота):

ПС:

- 1. Тип, державний реєстраційний розпізнавальний знак і заводський номер.
- 2. Належність.
- 3. Завод-виробник і дата випуску.
- 4. Ресурси і строки служби: гарантійні, призначені, до першого ремонту, міжремонтні.
- 5. Напрацювання з початку експлуатації (години, хвилини, посадки).
- 6. Кількість ремонтів, дата і місце останнього ремонту, напрацювання після останнього ремонту (години, хвилини, посадки).
- 7. Відомості з льотної придатності (наявність і термін дії свідоцтв про реєстрацію і придатність до експлуатації, дата видачі і найменування органу, що видав свідоцтво).

Двигуни:

- 1. Тип, заводський номер.
- 2. Завод-виробник і дата випуску.
- 3. Ресурси і терміни служби: гарантійні, призначені, до першого ремонту, міжремонтні.
- 4. Напрацювання з початку експлуатації (години, хвилини, посадки).
- 5. Кількість ремонтів, дата і місце останнього ремонту, напрацювання після останнього ремонту (години, хвилини, посадки).
- 6. Дата і місце установки на літак (вертоліт), яким підприємством установлений.

Для вертольотів аналогічні дані вказуються щодо головного редуктора.

У разі необхідності аналогічні дані вказуються щодо агрегатів систем, що відмовили, планера і силової установи.

Технічне обслуговування:

- 1. Дата, місце і форма останнього періодичного технічного обслуговування.
- 2. Номер зміни, яка виконувала обслуговування, прізвище керівника зміни, особи, яка контролювала виконання робіт, номер карти-наряду.
- 3. Напрацювання після проведення останнього періодичного обслуговування.
- 4. Дата, місце і форма останнього оперативного обслуговування.
- 5. Напрацювання після останнього оперативного обслуговування.

6. Перелік відмов і несправностей, що усувалися під час останнього оперативного і періодичного обслуговування, котрі можуть бути пов'язані з причиною АП, з зазначенням методів усунення.

7. Перелік відмов і несправностей, що повторювалися за період експлуатації після останнього ремонту, з указівкою дати і методів усунення.

8. Перелік не виконаних в експлуатації і ремонті бюлетенів і вказівок Національного бюро, Державіаслужби України, причини невиконання.

Ф.1

АКТ  
про виявлення і вилучення бортового  
реєстратора (магнітофона)

Комісія в складі

\_\_\_\_\_

(посада, прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_

при розслідуванні АП з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_

(тип, реєстр. розпізнав. знак)

виявила на місці АП контейнер (елементи конструкції) реєстратора (магнітофона)

\_\_\_\_\_

(тип реєстратора, магнітофона)

Стан \_\_\_\_\_

(зазначити пошкодження, заводський номер, номери пломб, якщо вони є)

\_\_\_\_\_

Контейнер (носії інформації) реєстратора (магнітофона) вилучено з місця АП, опломбовано печаткою комісії з відтиском \_\_\_\_\_ і передано до \_\_\_\_\_

Контейнер реєстратора здав:

Контейнер реєстратора прийняв:

\_\_\_\_\_

(посада, підпис, прізвище, ініціали, дата)

\_\_\_\_\_

(посада, підпис, прізвище, ініціали, дата)

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Голова комісії  
з розслідування АП

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

АКТ

на відбір проб пально-мастильних матеріалів  
та спеціальних рідин

Місце АП, ПС

\_\_\_\_\_

Комісія в складі \_\_\_\_\_

(посада, прізвище, ініціали осіб,  
які брали участь у відборі проб ПММ)

\_\_\_\_\_,  
яка діяла на підставі розпорядження голови комісії з розслідування АП, провела  
відбір проб ПММ

Номер проби	Найменування ПММ, спецрідин	Звідки відібрана проба	З якої кількості ПММ відібрана проба	Об'єм проби	Вид аналізу

Проби відібрані в чистий, сухий посуд відповідно до ДСТ 2517-80 і опечатані  
печаткою № \_\_\_\_\_.

Проби відібрані для проведення аналізу в лабораторії \_\_\_\_\_  
(вказати найменування лабораторії та об'єми аналізу)

Керівник інженерно-технічної підкомісії \_\_\_\_\_

Члени комісії \_\_\_\_\_

(спеціаліст служби ПММ)

Додаток 5  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Адміністративна підкомісія

1. Завданням адміністративної підкомісії є:

визначення причин загибелі, травм та інших ушкоджень здоров'я пасажирів, що перебували на борту ПС, а також третіх осіб;

установлення кількості та характеру комерційного завантаження на борту ПС, визначення правильності його розміщення, упакування та кріплення, виявлення відхилень від норм завантаження, центрівки та кріплення;

виявлення наявності на борту ПС небезпечного вантажу з характеристикою його властивостей, установлення порушень правил догляду речей, що належать пасажирам, багажу та особистого догляду пасажирів;

установлення осіб пасажирів, що загинули при АП;

ужиття заходів щодо здійснення допомоги постраждалим та їх родичам, задоволення заявлених претензій;

установлення збитків від АП;

ліквідація наслідків АП.

2. Адміністративна підкомісія, як правило, складається з таких робочих груп:

пасажирська група;

поштово-вантажна група;

медична група;

група сприяння постраждалим та їх родичам.

3. Пасажирська група виконує такі функції:

установлює фактичну кількість пасажирів, що перебували на борту ПС, їх відповідність документації щодо перевезення;

у разі виявлення на борту незареєстрованих пасажирів установлює порушення та недогляд конкретних посадових осіб;



організовує розшук родичів постраждалих та повідомляє їм про подію;  
установлює особи пасажирів та інших осіб, які загинули або отримали тілесні ушкодження;

визначає місця розміщення пасажирів на борту ПС;

визначає правильність розміщення комерційного завантаження на борту ПС;

перевіряє порядок проведення контролю за безпекою речей, що належать пасажирам, багажу та порядок особистого догляду пасажирів, його відповідність нормативним документам.

За результатами роботи пасажирської групи складається звіт, у якому вказуються:

загальна кількість пасажирів на борту ПС, у тому числі дорослих та дітей, з наслідками щодо них у результаті АП;

наявність і кількість неоформлених пасажирів, наслідки порушень та недоглядів конкретних посадових осіб, що спричинилися до присутності неоформлених пасажирів на борту;

недоліки в оформленні авіаційних квитків та інших перевізних документів;

недоліки в догляді речей, що належать пасажирам, багажу та в особистому догляді пасажирів;

загальне комерційне завантаження, усі відхилення від норм завантаження та центрівки, виявлені в ході розслідування.

#### 4. До звіту додаються такі документи:

список пасажирів та інших осіб, які перебували на борту ПС, із зазначенням їх громадянства;

список пасажирів та інших осіб, які загинули та отримали тілесні ушкодження (із зазначенням їх тяжкості) у результаті АП заповнюється бланк відповідно до форми (Ф. 3, Ф. 4);

зведена відомість завантаження і центрувальний графік;

схема завантаження;

пояснювальні начальника зміни, чергових з реєстрації, оформлення документів, догляду диспетчерів з центрівки та завантаження, завантажників багажу та інших осіб (у разі необхідності).

У разі наявності неоформлених пасажирів або порушень правил оформлення та догляду додатково подаються:

відомість реєстрації пасажирів;

контрольні талони авіаквитків (копії квитків при необхідності).

#### 5. Поштово-вантажна група виконує такі функції:

установлює відповідність фактичної кількості на борту ПС вантажу, пошти, багажу та речей, що належать пасажирам, зазначеній у документації щодо перевезення;

здійснює розкриття і перевірку всіх місць пошти, вантажу, багажу, речей, що належать пасажирам, незалежно від оповіщеної цінності, визначає стан пошти,

вантажу, багажу, речей, що належать пасажирам, та їх придатність до подальшого використання та видачі власнику, про що складається відповідний акт.

Для розкриття і перевірки призначається спеціальна підгрупа з обов'язковою участю представників органів прокуратури та внутрішніх справ;

виявляє наявність у місцях комерційного завантаження небезпечних та заборонених до перевезень речовин та предметів. У разі їх виявлення визначає порушення та недогляд посадових осіб чи недоліки нормативних документів;

проводить на місці АП збір комерційного завантаження, особистих речей, цінностей і документів пасажирів, організовує їх догляд і зберігання;

знищує комерційне завантаження, яке стало непридатним (зі складанням акта Ф. 9).

6. За результатами роботи поштово-вантажна група складає звіт, у якому вказує:

фактичну кількість вантажу, багажу й особистих речей, що належали пасажирам, які перебували на борту ПС;

загальний стан вантажу, багажу і речей, що належали пасажирам, після АП;

наявність у місцях комерційного завантаження небезпечних та заборонених до перевезення речовин та предметів;

місця розміщення (із зазначенням маси) вантажу, багажу та речей, що належали пасажирам, на борту ПС;

виявлені в ході розслідування недоліки та порушення в прийнятті, оформленні, догляді вантажу, багажу і особистих речей, що належали пасажирам, упакуванні та розміщенні місць комерційного завантаження на борту ПС.

До звіту групи додаються матеріали, що визначені цим додатком:

заповнюється бланк відповідно за формами Ф. 6, Ф. 7, Ф. 8;

поштово-вантажна відомість;

поштово-вантажні накладні;

довідка про властивість вантажу;

пояснювальні записки робітників вантажної служби.

7. Медична група виконує такі функції:

здійснює пошук пасажирів, що загинули, та їх евакуацію з місць АП за участю представника органів прокуратури та внутрішніх справ;

організовує спільно з органами прокуратури проведення судово-медичних та інших спеціальних розслідувань останків загиблих пасажирів для встановлення причин смерті, а також причин і характеру тілесних ушкоджень та інших порушень здоров'я;

організовує спільно з органами прокуратури розпізнавання останків загиблих, у разі необхідності вносить пропозиції про їх кремацію;

визначає вплив особливостей конструкції ПС, умов польоту, засобів і методів рятування, що пов'язані з АП, на виживання пасажирів, характер отриманих травм;

проводить ідентифікацію пасажирів, які перебували на борту ПС, на підставі судово-медичного розслідування останків;

оцінює стан здоров'я пасажирів, які постраждали під час АП, місця їх госпіталізації, прогноз лікування;

визначає завдання на санобробку місця АП.

До звіту групи додаються схема розташування пасажирів на борту ПС з зазначенням тяжкості та причин отриманих травм (Ф. 5) та перелік робіт, що проведені при прибиранні та санобробці місця АП.

8. Група сприяння постраждалим та їх родичам виконує такі функції:

забезпечує заходи щодо організації поховань (кремації) загиблих;

організовує видачу необхідних документів у зв'язку із загибеллю пасажирів;

надає консультації родичам потерпілих щодо задоволення претензій та вирішує інші питання, пов'язані з даною АП;

з дозволу органів прокуратури здійснює видачу вантажу, пошти, багажу, особистих речей, цінностей та документів пасажирів.

Після закінчення роботи складається звіт, у якому вказуються перелік ужитих заходів та їх результати.

9. Документи про загибель пасажирів чи отримання тілесних ушкоджень видаються за підписом та печаткою керівника організації ЦА, яка експлуатує ПС.

10. Видачу збереженого вантажу, пошти, багажу, особистих речей, цінностей та документів пасажирів чи знищення рештків комерційного завантаження, які стали непридатними, здійснює організація ЦА, на базі якої проводилось розслідування, тільки з дозволу органів прокуратури.

11. За результатами роботи адміністративної підкомісії складається звіт, у якому аналізуються матеріали робочих груп, готуються висновки щодо якості забезпечення польоту службою організації перевезень, наявності та причин порушень, а також надаються рекомендації щодо усунення недоліків, що виявлені під час розслідування АП.

Розглянуто  
на засіданні комісії  
«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ року  
Протокол № \_\_\_\_\_

**ЗВІТ**  
адміністративної підкомісії за результатами  
розслідування АП

---

(вид авіаційної події )  
з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_  
(тип, держ. Реєстраційний розпізнавальний знак, належність)  
\_\_\_\_\_ (дата і місце)

---

**5. Основні роботи, що виконані підкомісією**

Цей розділ є головним розділом звіту підкомісії, який повинен повністю обґрунтовувати висновки щодо правильності дій персоналу служби організації перевезень, пошукової та аварійно-рятувальної служби (якщо група пошукових чи аварійно-рятувальних робіт входила до складу підкомісії), а також про пасажирів ПС, що вижили при АП.

**2. Аналіз**

Розділ складається в описовій формі та повинен включати в собі таку інформацію:

загальна кількість пасажирів на борту ПС, у тому числі дорослих і дітей, із зазначенням тяжкості наслідків (смертельних, серйозних, незначних) щодо них у результаті АП;

загальна кількість вантажу та багажу на борту ПС, їх стан після АП;

загальна фактична кількість комерційного завантаження та його відповідність перевізній документації;

відповідність кількості комерційного завантаження, його розміщення, кріплення нормам завантаження і центрівки;

наявність та характер небезпечних вантажів на борту ПС;

наявність неоформлених пасажирів на борту ПС;

виявлення відхилень від норм завантаження та центрівки, наявність незареєстрованих пасажирів чи небезпечних вантажів;

кількість та громадянство пасажирів, що загинули та отримали тілесні ушкодження (із зазначенням їх тяжкості) у процесі виникнення і розвитку особливої ситуації, у момент приземлення (зіткнення із землею), при евакуації з ПС після АП, із зазначенням причин смерті і характеру отриманих травм;

опис особливостей конструкції ПС, умов польоту, засобів і методів рятування, що зумовили негативний вплив на виживання пасажирів чи стали причиною отриманих травм;

стан здоров'я пасажирів, що постраждали при АП, діагноз лікування;

аналіз та обґрунтування причин неправильних дій посадових осіб;

опис дій пошукових і аварійно-рятувальних робіт з оцінкою правильності їх дій, ефективності пошуково-рятувальних робіт із зазначенням усіх виявлених порушень, недоглядів та недоліків (коли до складу адміністративної підкомісії входить група пошукових і аварійно-рятувальних робіт).

### 3. Висновки

У стислій формі дається оцінка:

правильності дій персоналу служби організації перевезень, дотримання норм завантаження та центрівки, оформлення пасажирів, вантажу, багажу (указуються всі виявлені недоліки в діях персоналу служби організації перевезень, що вплинули на наслідки польоту);

причин загибелі пасажирів ПС, впливу особливостей конструкції ПС на їх виживання, умов польоту, засобів та методів рятування;

ефективності пошуково-рятувальних робіт із зазначенням порушень, недоліків та припущень персоналу пошукової і аварійно-рятувальної служби, що вплинули на наслідки АП (якщо група пошукових і аварійно-рятувальних робіт включена до складу підкомісії).

### 4. Інші недоліки, що виявлені при розслідуванні

Указуються всі недоліки в організації та діях служби організації перевезень, які не вплинули безпосередньо на наслідки польоту, але можуть вплинути на безпеку польоту в майбутньому.

### 5. Рекомендації

Наводяться рекомендації адміністративної підкомісії, спрямовані на усунення виявлених недоліків. Розділ складається з двох частин:

а) рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що вплинули на кінцевий результат польоту;

б) рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що не вплинули на кінцевий результат польоту, але можуть вплинути на небезпеку польотів у майбутньому.

Голова підкомісії \_\_\_\_\_  
(підпис)

Члени підкомісії \_\_\_\_\_  
(підписи)

До звіту адміністративної підкомісії додаються:

- а) звіти робочих груп, що входять до складу адміністративної підкомісії;
- б) перелік членів адміністративної підкомісії та її робочих груп;
- в) протоколи засідань адміністративної підкомісії;
- г) акти за формами Ф. 3...Ф. 10, що додаються.

Ф.3

### СПИСОК пасажирів та інших осіб, загиблих при авіаційній події

з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_

(тип, розпізнавальний знак)

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ року у районі \_\_\_\_\_

(місце події)

№ з/п	Прізвище, імя, по батькові	Найменування, номер та дата видачі документа, на основі якого був виданий авіабілет	Номер авіабілета, де виданий, місце, зайняте на борту ПС	Звідки та куди слідую	Посада, професія, місце роботи, адреса підприємства (організації)	Адреса місця проживання, громадянство	Причина загибелі згідно з актом судово-медичного дослідження
1	2	3	4	5	6	7	8

Голова адміністративної підкомісії \_\_\_\_\_

(підпис, ініціали, прізвище, дата)

Ф.4

### СПИСОК пасажирів та інших осіб, що отримали тілесні ушкодження під час авіаційної події

з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_

(тип, розпізнавальний знак)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ року у районі \_\_\_\_\_

(місце АП)

№ з/п	Прізвище, імя, по батькові	Рік народження	Номер авіаквитка, де виданий, місце, зайняте на борту ПС	Звідки та куди слідую	Посада, професія, місце роботи, адреса підприємства (організації)	Адреса місця проживання, громадянство	Діагноз лікаря. Ступінь тілесного ушкодження (серйозне, незначне)
1	2	3	4	5	6	7	8

Голова адміністративної підкомісії \_\_\_\_\_

(підпис, ініціали, прізвище, дата)

# СХЕМА розміщення пасажирів на ПС

Дається компоновальна схема ПС, що зазнало АП, із зазначенням місця, яке займав кожний пасажир, та номерів списків пасажирів, що загинули та отримали тілесні ушкодження, відповідно до схеми. Наслідки щодо кожного пасажира визначаються відповідно до таких умовних позначень:

- неушкоджений
- отримав тілесні ушкодження під час АП
- отримав тілесні ушкодження у процесі евакуації
- загинув під час АП (чи помер від отриманих травм)
- загинув у процесі евакуації (чи помер від отриманих травм)

Приклад:

номери списків  
пасажирів

місця не зайняті

3	4	10							

## АКТ про документи, цінності і гроші, виявлені на місці авіаційної події

(місце складання)

(дата)

Комісія у складі

(посада, прізвище, ініціали)

представник МВС України

(посада, прізвище, ініціали)

склали цей акт про документи, цінності, гроші, виявлені на місці АП з \_\_\_\_\_

(тип ПС, розпізнавальний знак дата АП )

№ з/п	Загальний стан упаковки	Належність (прізвище, ім'я, по батькові)	Найменування та стан (розбиті, обгорілі та інше)		
			документів (серія, номер)	цінностей (штук)	грошей (купюр), у т.ч. в іноземній валюті, на суму
1	2	3	4	5	6

Підписи, ініціали, прізвища \_\_\_\_\_

# АКТ про стан та масу комерційного завантаження повітряного судна

\_\_\_\_\_

(місце складання)

\_\_\_\_\_

(дата)

Комісія у складі

\_\_\_\_\_

(посада, прізвища, ініціали)

та представник МВС України \_\_\_\_\_

(посада, прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_ перевірили стан комерційного завантаження ПС

(дата)

\_\_\_\_\_

(тип, реєстраційний знак)

що зазнав АП \_\_\_\_\_

(місце та дата події)

та встановили такі дані про стан комерційного завантаження ПС.

Загальний стан комерційного завантаження

\_\_\_\_\_

(кількість місць, маса багажу, ручної кладі, вантажу, пошти)

## ОПИС окремих особистих речей пасажирів, виявлених на місці АП

№ з/п	Найменування речей (вказати колір матеріалу, розмір та інші прикмети)	Кількість	Маса	В якому стані (у виправному, ушкодженному частково, повністю розбитого, обгорілому та інше)
1	2	3	4	5

## Вантаж

№ з/п	За документами значиться					Фактично є				
	номер вантажної квитанції	найменування вантажу, отримувач	кількість місць	найменування упаковки	маса, кг.	сума оповіщеної цінності, грн.	кількість місць	маса, кг.	стан упаковки кожного місця окремо за	місце розміщення вантажу на ПС



									кожною відправкою: справна, пошкоджена (частково, повністю), розбита, обгоріла	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

# Пошта

№ з/п	За документами значиться					Фактично є				
	номер пошто- вої квитан- ції	пункт приз- начен- ня	кіль- кість місць	найме- нуван- ня упа- ковки (мішки, посил- ки, пакети)	маса, кг.	сума опові- щеної цінно- сті, грн.	кіль- кість місць	маса, кг.	стан упаков- ки кожного місця окремо за кожною відпра- вкою: справна, пошко- джена (частко- во, повніс- тю), розбита, обгоріла	місце розмі- щення ванта- жу на ПС
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

## Багаж та речі, що були при пасажирах

№ з/п	За документами значиться					Фактично є					
	номер багаж-ної квитан-ції (квит-ка)	пріз-вище влас-ника бага-жу	кіль-кість	сума замов-леної цінно-сті, грн.	маса, кг.	речі, що були при паса-жи-рах, їх маса, кг.	багаж		речі, що були при паса-жи-рах, їх маса, кг.	стан упако-вки кожно-го місця окремо за кожною від-прав-	місце розмі-щення ванта-жу на ПС
							кіль-кість місць	маса, кг.			

										кою: справ- на, пошко- джена (частко- во, пов- ністю), розби- та, обгорі- ла	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Ф. 8

АКТ  
розкриття та перевірки пошкоджених місць багажу,  
ручної поклажі, пошти та вантажу

\_\_\_\_\_

(місце складання)

\_\_\_\_\_

(дата)

Ми, що нижче підписалися, \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(посади, прізвища, ініціали)

за участю представника МВС України \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(посада, прізвище, ініціали)

виявили пошкоджені місця комерційного завантаження з літака (вертольота)

\_\_\_\_\_

(тип ПС, розпізнавальний знак)

що зазнав АП \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(місце, дата АП)

При цьому було:

Багажу

№ з/п	Номер багажної квитанції (квитка)	Прізвище власника багажу	Вид упаковки	Найменування предметів, що виявилися при розкритті	Стан предметів, що виявилися при розкритті (справні, пошкоджені, стали непридатними)
1	2	3	4	5	6

Речі, що були при пасажирях

№ з/п	Прізвище власника багажу	Вид упаковки	Найменування предметів, що виявилися при розкритті	Стан предметів, що виявилися при розкритті (справні, пошкоджені, стали непридатними)
1	2	3	4	5

**Пошта**

№ з/п	Номер поштово-вантажних накладних	Належність	Пункт відправлення	Вид упаковки	Найменування предметів, що виявилися при розкритті	Стан предметів, що виявилися при розкритті (справні, пошкоджені, стали непридатними)
1	2	3	4	5	6	7

**Вантаж**

№ з/п	Номер поштово-вантажних накладних	Належність	Пункт відправлення	Вид упаковки	Найменування предметів, що виявилися при розкритті	Стан предметів, що виявилися при розкритті (справні, пошкоджені, стали непридатними)
1	2	3	4	5	6	7

Підписи \_\_\_\_\_

Ф. 9

**АКТ**

**знищення залишків комерційного завантаження**

\_\_\_\_\_ (місце складання) \_\_\_\_\_ (дата)

Комісія у складі

\_\_\_\_\_ (посади, прізвища, ініціали)

та представник МВС України \_\_\_\_\_ (посада, прізвище, ініціали)

склали справжній акт про знищення залишків комерційного завантаження літака (вертольота) \_\_\_\_\_, що зазнав АП \_\_\_\_\_.

(місце та дата АП)

На борту перебували \_\_\_\_\_ (багаж, пошта, вантаж та речі, що були при пасажирах)

(місця, маса)

що були \_\_\_\_\_, (розбиті, обгорілі, забруднені гряззю та ПММ)

стали не придатними для подальшого використання та знищені шляхом спалення.

Члени комісії \_\_\_\_\_ (підписи, ініціали, прізвища)

Представник МВС України \_\_\_\_\_ (підпис, ініціали, прізвище)

АКТ  
про припинення робіт на місці авіаційної події

---

(місце складання)

---

(дата)

Відповідно до рішення комісії з розслідування АП з літаком (вертольотом)

---

(тип ПС, розпізнавальний знак)

про припинення робіт на місці АП члени підкомісії

---

(вказуються підкомісія, ініціали, прізвища)

за участю робітників прокуратури

---

(вказуються посади, ініціали, прізвища)

оглянули місце АП та встановили, що уламки літака (вертольота) прибрані,  
руйнування будівель і споруд ліквідовані, санобробка місцевості виконана.

---

(підписи, ініціали, прізвища)

Додаток 6  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Група із створення схеми (кроків)  
місця авіаційної події

1. Група виконує такі функції:

визначає координати місця АП, його місце розташування щодо найближчих географічних пунктів, висоту над рівнем моря, характеристики місцевості;  
установлює місце першого зіткнення ПС із землею поверхнею і перешкодами, зону розкидання елементів конструкції;  
проводить маркування елементів конструкції та прив'язку їх розташування на місцевості;  
проводить огляд, фіксацію й аналіз слідів, залишених на місцевості при падінні ПС;  
виконує фотографування місця АП і характерних слідів на місцевості;  
створює, при необхідності, розтин профілю місцевості за напрямком польоту ПС;  
визначає положення ПС у просторі і напрямок його польоту в процесі падіння (магнітний курс, кути крену і нахилу траєкторії) у момент зіткнення із землею (перешкодами).

2. Результати роботи групи оформляються як схеми місця АП, на яких наводяться такі дані:

координати місця АП, розташування його щодо найближчих географічних пунктів з орієнтацією схеми за сторонами світу, атмосферний тиск і висота над рівнем моря, напрямок, швидкість вітру і температура повітря біля землі і на висотах у момент АП;  
характерні сліди, які залишені ПС при зіткненні з землею (перешкодами);  
розташування уламків ПС на місцевості, їх перелік із зазначенням координат в обраній системі відліку;  
розташування слідів пожежі на землі, слідів пального, мастил та інші;  
параметри, що визначають положення ПС у просторі і його напрямок польоту в момент зіткнення із землею (перешкодами);  
штучні та природні перешкоди в районі АП з визначенням висоти цих перешкод;  
споруди на льотному полі (ЗПС, РД, вогні та інші), якщо АП відбулася на аеродромі;  
профіль і характер місцевості за напрямком польоту ПС, інші характерні ознаки, що свідчать про характер зіткнення ПС із землею (перешкодами) і його руйнування в залежності від конкретних обставин АП.

3. До схеми додаються загальні фотографії місця АП із зазначенням точки і напрямку фотографування.

При визначенні місця удару об поверхню води за плаваючими уламками і уламками, що осіли на дно, ураховувати структуру плинів на шляху занурення уламків, рельєф озера, морського дна. Визначене місце удару об воду позначається буями.

При вилученні бортових реєстраторів з морської (солonoї) води необхідно їх зберігати в прісній воді доти, доки вони не будуть передані під відповідальність призначеного фахівця з бортових реєстраторів.

Додаток 7  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Група опитування

1. Група виконує такі функції:

виявляє свідків і очевидців АП;

проводить опитування посадових осіб, свідків і очевидців АП (при необхідності - із застосуванням магнітофонного запису), що оформляється протоколом із зазначенням часу, місця опитування, посади особи, що здійснює опитування, анкетних даних опитуваного;

узагальнює й аналізує результати опитування;

указує місцезнаходження свідків і очевидців;

у необхідних випадках указує траєкторію польоту на підставі свідчень очевидців.

2. За результатами роботи група опитування складає звіт, у якому вказуються:

список виявлених і опитаних осіб;

аналіз свідчень опитаних осіб і дані, що впливають з узагальнення їх свідчень.

3. До звіту групи додаються:

протоколи опитування посадових осіб, свідків і очевидців;

опис місцезнаходження очевидців АП.

ПРОТОКОЛ ОПИТУВАННЯ

---

(місце опитування)

---

(дата)

Ми, що нижче підписалися, \_\_\_\_\_  
(посада, прізвища, ініціали членів групи опитування)

опитали:

1. Прізвище, ім'я, по батькові \_\_\_\_\_

2. Рік і місце народження \_\_\_\_\_

3. Місце роботи, посада, телефон (робочий або домашній) \_\_\_\_\_

4. Місце проживання \_\_\_\_\_

Опитування розпочате о \_\_\_\_\_ годині \_\_\_\_\_ хвилин

Відомості щодо застосування звукозапису:

Питання:

Відповідь:

Питання:

Відповідь:

Питання:

Відповідь:

Питання:

Відповідь:

Питання:

Відповідь:

Опитування закінчене о \_\_\_\_\_ годині \_\_\_\_\_ хвилин

Записано з моїх слів правильно, мною прочитано \_\_\_\_\_  
(підпис опитаного)

Керівник групи опитування \_\_\_\_\_  
(підпис, прізвище, ініціали)

В опитуванні брали участь \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(підписи, прізвища, ініціали)

Додаток 8  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Група розрахунку й аналізу

1. Група розрахунку й аналізу:

проводить збирання, опрацювання, відновлення й аналіз польотної інформації, накопиченої бортовими реєстраторами;

узагальнює інформацію, яку одержують робочі групи підкомісій, бере участь у розробленні пропозицій за основними напрямками роботи комісії;

розробляє, при необхідності, програми проведення експериментів, обльотів (з використанням спеціалістів робочих груп і підкомісій);

вивчає, при необхідності, матеріали льотних випробувань і досвід експлуатації даного типу ПС;

створює розширений аналіз розвитку особливої ситуації (з урахуванням впливу людського фактора), на підставі якого готуються проект звіту комісії з розслідування, висновки і рекомендації.

2. У процесі збирання, опрацювання інформації і відновлення тієї, яка не реєструється або незадовільно зареєстрована бортовими засобами збирання польотної інформації параметрів, група:

проводить розшифровування та аналіз записів бортових реєстраторів параметрів польотної інформації, бортових і наземних (разом із групою ОПр) магнітофонів, фотореєстраторів із синхронізацією їх за часом і зазначенням якості реєстрації;

складає перелік необхідних характеристик ПС (характеристик міцності, аеродинамічних систем автоматичного керування, інших систем тощо) з урахуванням впливу зовнішнього середовища в зоні АП для визначення відсутніх параметрів (на вимогу комісії з розслідування АП ці характеристики надають підприємства-розробники, ремонтні та експлуатаційні підприємства);

розробляє методику і виконує необхідні розрахунки відсутніх параметрів;

виконує необхідні аеродинамічні розрахунки з оцінкою льотних характеристик, характеристик сталості і керованості;

визначає розрахунковими методами масу і центрівку ПС у момент АП;

визначає траєкторію польоту на ділянці виникнення і розвитку особливої ситуації з нанесенням на неї переговорів і зафіксованих сигналів;

розробляє разом з членами комісії від інших груп, при необхідності, програму проведення спеціальних досліджень, технічне завдання на проведення цих досліджень;



члени групи беруть участь разом з членами комісії з розслідування АП від інших груп у дослідженнях компонентів ПС, які проводить підприємство-виконавець спеціальних досліджень;

за записами засобів об'єктивного контролю виявляє відхилення в пілотуванні і роботі функціональних систем ПС.

3. За результатами опрацювання та аналізу польотної інформації група розрахунку та аналізу складає звіт, у якому наводяться:

докладний опис параметрів польоту безпосередньо перед і в процесі виникнення і розвитку особливої ситуації з аналізом усіх характерних ділянок запису бортових реєстраторів, а також, при необхідності, інших етапів польоту та попередніх польотів;

усі відхилення від норми в навігації і пілотуванні ПС, у роботі його систем і устаткування, що виявлені в записах бортових реєстраторів, а також аналіз причин цих відхилень;

усі виявлені при аналізі польотної інформації відхилення характеристик ПС від нормальних характеристик ПС даного типу, зафіксованих при льотних випробуваннях, а також причини цих відхилень.

4. До звіту додаються:

графіки записів бортових реєстраторів параметрів польоту;

розшифрування записів бортових реєстраторів параметрів польоту з нанесенням на осцилограму радіообміну екіпажу;

у разі необхідності траєкторія польоту ПС у плані і вертикальній площині з прив'язкою до місцевості і нанесеними переговорами членів екіпажу між собою і диспетчерською службою, а також фіксацією моментів виникнення виявлених відмов або разових команд;

виписка із записів бортових і наземних магнітофонів з хронометражем;

методика і результати розрахунків, моделювання динаміки руху ПС;

фотознімки з екранів посадкових радіолокаторів з їх розшифруванням;

дані радіолокаційної провідки ПС органами ППО.

Додаток 9  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Група пошукових і аварійно-рятувальних робіт

1. Група пошукових і аварійно-рятувальних робіт безпосередньо підпорядковується голові комісії і здійснює збір і аналіз інформації щодо організації та проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт.

2. У процесі роботи комісія встановлює:

час отримання інформації про АП, хто і коли оголосив аварійну стадію та відповідний ступінь готовності пошуково-рятувальних сил і засобів, час доведення сигналів сповіщення до відома екіпажів пошуково-рятувальних ПС, аварійно-рятувальних підрозділів, взаємодіючих міністерств, відомств та організацій;

час вильоту пошукових екіпажів та виходу наземних пошуково-рятувальних груп, їх склад, порядок виконання пошукових робіт;

час початку пошуку, виявлення місця події, прибуття на місце події АРК, початок проведення і закінчення аварійно-рятувальних робіт;

час оточення й організації охорони місця події;

кількість особового складу, рятувальних підрозділів, які залучалися до проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт, тип технічних засобів та майно, що використовувалось при цьому;

ефективність і правильність дій екіпажів ПС, підрозділів АРК та інших засобів, що залучалися до виконання пошукових-рятувальних робіт;

рівень підготовки персоналу та посадових осіб, які залучалися до планування, координації та виконання пошукових-рятувальних робіт;

загальний стан пошуково-рятувального забезпечення польотів ПС авіапідприємства або навчального закладу у районі пошуку та рятування яких сталася подія.

3. За результатами роботи група пошукових і аварійно-рятувальних робіт складає звіт, який включає:

детальний опис дій екіпажів пошуково-рятувальних ПС, підрозділів АРК та інших засобів, які залучалися до виконання пошуково-рятувальних робіт з моменту отримання повідомлення про подію до закінчення аварійно-рятувальних робіт;

оцінку правильності визначення первинного району пошуку і його подальшого уточнення;

оцінку відповідності організації і проведення пошукових робіт вимогам нормативно-правових актів, відомості про всі виявлені в ході розслідування події відхилення від існуючих вимог, причини цих відхилень;

перелік сил і засобів, що залучені до пошукових та аварійно-рятувальних робіт, з визначенням часу прибуття на місце події та ефективності їх дій;

час, протягом якого були евакуйовані пасажирів і члени екіпажу, ефективність (час локалізації і ліквідації) гасіння пожежі;

ефективність рятувальних робіт (кількість урятованих пасажирів і членів екіпажу, кількість пасажирів, що самостійно залишили ПС);

дані про оточення і охорону місця події;

відповідність організації проведення пошуково-рятувальних робіт вимогам нормативно-правових актів в галузі пошуку та рятування, відхилення від зазначених вимог;

рекомендації, що спрямовані на усунення виявлених недоліків, шляхи подальшого вдосконалення пошуково-рятувального забезпечення польотів; у разі пожежі надаються відомості про його характер, протипожежні засоби, які застосовувались, та їх ефективність;

опис пошкодження таких елементів ПС, як крісла, вузли кріплення і замки прив'язаних ременів.

4. До звіту додаються такі документи:

довідка про обліковий склад і підготовку пожежно-рятувальних розрахунків, при необхідності інших розрахунків АРК;

довідка про сили і засоби, що використовувались під час проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;

довідка про перевірку стану пошуково-рятувального забезпечення польотів ПС авіапідприємства, навчального закладу або іншої організації у районі пошуку та рятування якого трапилась подія;

витяги із магнітофонних записів органів ОПр, ПС, АРК щодо інформації про хід пошуково-рятувальних робіт;

виписка з робочого журналу диспетчера пожежного зв'язку.

Додаток 10  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ФОРМА

первинного донесення до Національного бюро,  
ЦДС Державіаслужби України,  
КЦПРЦА про авіаційну подію та інциденти  
з ПС у ЦА України (надається керівником аеропорту  
ЦА, в районі пошуку та рятування якого сталася АП,  
та керівником експлуатанта, з ПС якого сталася АП)

1. Вид події.
2. Тип, державний реєстраційний знак, заводський номер і належність ПС.
3. Власник ПС.  
Експлуатант ПС.
4. Прізвище, ім'я та по батькові командира ПС (перевіряючого та його посада).
5. Дата, час (місцевий або UTC), місце події.
6. Характер завдання на політ, номер рейсу із зазначенням початкового пункту вильоту, останній пункт вильоту та пункт призначення.
7. Місцезнаходження ПС відносно будь-якого географічного пункту, що легко визначається, широта, довгота (при АП за межами аеродрому).
8. Кількість членів екіпажу і пасажирів на борту ПС, у тому числі кількість загиблих і травмованих осіб, а також кількість загиблих і травмованих через цю подію сторонніх осіб, що не перебували на борту ПС.
9. Опис АП, які достовірно відомі на момент подання донесення.
10. Метеорологічні умови на момент АП.
11. Фізико-географічна характеристика місцевості АП, а також інформація про складнощі доступу до ПС або особливі вимоги, що стосуються прибуття на місце події (при АП за межами аеродрому).
12. Наявність і характер небезпечних вантажів на борту ПС.
13. Дані про організацію та проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт та аварійно-рятувального обладнання, яке встановлене на повітряному судні.
14. Інші достовірні дані про АП, що відомі на момент подання донесення.
15. Дата і час надання повідомлення.

Додаток 11  
до Правил розслідування  
авіаційних подій та  
інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ЗАТВЕРДЖУЮ

\_\_\_\_\_

(посада)

\_\_\_\_\_

(ініціали, прізвище)

\_\_\_\_\_

(дата)

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ  
за результатами розслідування АП (катастрофа, аварія)

\_\_\_\_\_

( назва експлуатанта та виробника)

\_\_\_\_\_

літака (вертольота)

\_\_\_\_\_

(тип, державний реєстраційний розпізнавальний знак ПС)

\_\_\_\_\_

(місце та дата АП)

На титульному або внутрішньому листах можуть включати опис завдань з попередження АП, визначених під час проведення розслідування і складання остаточного звіту.

«Відповідно до положень додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію метою розслідування авіаційної події не є встановлення долі будь-чиєї вини або відповідальності. Єдина мета розслідування і остаточного звіту полягає в попередженні авіаційних подій і інцидентів у майбутньому».

Загальні відомості

Розділ повинен містити коротку інформацію щодо надання повідомлення про АП до Державіаслужби і іноземних повноважних органів цивільної авіації.

Наводяться назва повноважного органу, який проводив розслідування АП, склад комісії з розслідування, уповноважений представник (представники), які брали участь у розслідуванні, адресати, яким надсилається остаточний звіт.

Крім того зазначається інформація про Національне бюро - орган, що готує звіт.

У кінці розділу наводиться стислий опис обставин АП.

Розділ повинен зазначати дату складання звіту, різницю між місцевим і всесвітнім скоординованим часом (UTC).

Наявність змісту, переліку скорочень і додатків у звіті значно спростять його розуміння.

## 1. Фактична інформація

### 1.1. Історія польоту

Наводиться така інформація:

дата АП, класифікація події, тип ПС, державний реєстраційний чи розпізнавальний знак, авіакомпанія, якій належать ПС і екіпаж;

номер рейсу, маршрут польоту, мета польоту, кількість чоловік на борту, їх громадянство, характер комерційного завантаження (кількісні та якісні характеристики);

останній аеропорт вильоту, час вильоту (UTC чи місцевий), опис польоту, етап польоту, під час якого сталася АП, час (UTC чи місцевий, день, ніч), метеоумови (прості, складні);

місце АП (широта, довгота або визначити їх відносно географічного пункту), коротка характеристика місцевості.

Дана частина остаточного звіту є описовою по характеру і повинна включати докладний перелік фактів і обставин, виявлених в ході розслідування. Якщо розслідування проводилося групами, в цьому випадку звіт повинен включати узагальнення відповідної інформації на основі звітів груп.

Звіт повинен супроводжуватися підтверджуючими документами, зокрема фотографіями, діаграмами, необхідними розшифровками даних бортових ЗРПІ, НЗОК і технічних звітів. До звіту повинні прикладатися тільки ті документи або їх розділи, які необхідні для підтвердження фактів, результатів аналізу і висновків. Решта матеріалів повинна вилучатися та зберігатися окремо або знищуватися.

Інформація в області людського фактора включається у відповідні розділи звіту.

### 1.2. Тілесні ушкодження

Заповнюється такий бланк (цифрами)

Тілесні ушкодження	Екіпаж	Пасажири	Інші особи
Зі смертельними наслідками			
Серйозні			
Незначні/Відсутні			

Наводяться дані про причини загибелі людей, що перебували на борту ПС, із зазначенням кількості загиблих за кожною з причин.

Заголовок "Інші особи" відноситься до осіб, які знаходилися за межами ПС і отримали тілесні пошкодження під час АП. У разі зіткнення двох ПС, для кожного ПС складається окрема таблиця.

При описі тілесних ушкоджень необхідно вказати громадянство пасажирів і членів екіпажа з числа загиблих і отримавши серйозні тілесні ушкодження.

### 1.3. Пошкодження повітряного судна

Дана частина звіту повинна включати короткий опис пошкодження ПС в результаті АП (зруйновано, істотно пошкоджено, мало пошкоджено, не пошкоджено). Докладний опис пошкоджень частин і систем ПС повинен бути вказаний в пункті 2.16 "Відомості про стан елементів повітряного судна та їх розташування на місці авіаційної події".

### 1.4. Інші пошкодження

Наводиться стислий опис пошкоджень, які були завдані іншим об'єктам, окрім ПС. (будівлі, транспортні засоби, споруди і засоби аеродрому і будь-який значний збиток навколишньому середовищу).

### 1.5. Відомості про особовий склад

Наводяться:

а) дані про екіпаж.

Про кожного з членів екіпажу наводяться такі відомості:

посада;

прізвище, ім'я, по батькові;

вік (дата народження);

клас;

освіта загальна чи спеціальна (найменування навчального закладу та рік його закінчення);

метеомінімум;

загальний наліт, наліт на даному типі, на даній посаді, наліт за даним видом роботи;

АП у минулому (якщо мали місце, вказати коли і з якої причини);

номер, дата видачі та строк дії свідоцтва;

проходження обов'язкових перевірок;

інформація про час роботи (у польоті та загальний робочий час);

стисла оцінка рівня фахової підготовки екіпажу;

б) дані про персонал наземних служб та ОПР (наводяться тільки в тих випадках, коли АП пов'язана з неправильними діями цих служб):

посада;

прізвище, ім'я, по батькові;

вік (дата народження);  
клас;  
освіта загальна та спеціальна (найменування навчальних закладів та роки їх закінчення);  
час роботи на даній посаді, спеціальна підготовка, кваліфікація;  
наявність порушень у минулому;  
проходження медичного контролю та інструктаж перед заступанням на чергування;  
остання перевірка теоретичних знань та практичних навичок;  
стисла оцінка рівня професійної підготовки.

Стисло повідомляються дані про рівень кваліфікації і досвід роботи кожного члена льотного екіпажа (командира повітряного судна, другого пілота, штурмана, бортінженера, бортрадиста), включаючи вік, підлогу, термін дійсності і вид свідоцтва і кваліфікаційних відміток; досвід льотної роботи (загальна кількість годин); типи пілотованих повітряних суден і наліт на кожному типі; наліт протягом останніх 24 ч, 7 днів і 90 днів до авіаційної події; відомості про попередню підготовку і проходження обов'язкових і періодичних перевірок; знання маршруту і аеродрому, пов'язаного з авіаційною подією; необхідна інформація про час роботи і відпочинку протягом 48 ч до авіаційної події; історія хвороби і результати медичних перевірок. Описується також місцезнаходження кожного члена льотного екіпажа і указується хто управляв ПС.

Якщо особовій склад має відношення до АП, вказуються короткі відомості, про обов'язки і функції членів обслуговуючого екіпажа, а також про рівень їх кваліфікації, досвід і підготовку. Ці відомості необхідні, наприклад, в тому випадку, якщо проводилася евакуація пасажирів ПС.

Стосовно кваліфікації указуються короткі дані про чинність свідоцтв і кваліфікаційних відміток, рівень кваліфікації і досвід роботи персоналу обслуговування повітряного руху, включаючи повідомлення віку, статі, посади, загального досвіду роботи (кількість років) і подробиць, що стосуються досвіду роботи на посаді, якщо вони мають відношення до АП. Необхідно вказати відомості про підготовку і проходження обов'язкових перевірок, а також про час роботи і відпочинку протягом 48 годин до АП.

Повинна повідомлятися інформація про рівень кваліфікації, досвід роботи, робочий час, графік роботи, робочому навантаженні і часі роботи персоналу, що займається технічним обслуговуванням, якщо він причетний до події.

#### 1.6. Дані про повітряне судно

тип, державний реєстраційний розпізнавальний знак;  
заводський номер, завод-виробник та дата випуску;  
стислі відомості про льотну придатність та реєстрацію;  
ресурс: гарантійний, призначений, до першого ремонту, міжремонтний;



наліт з початку експлуатації, кількість посадок;  
кількість ремонтів, ремонтний завод та дата останнього ремонту, наліт та кількість посадок після останнього ремонту;  
види останнього періодичного та оперативного технічного обслуговування;  
кількість і тип ПММ, їх кондиційність;  
наявність (чи відсутність) зауважень екіпажу щодо підготовки ПС до останнього польоту, різні неполадки, що були до польоту і під час польоту, якщо вони мають відношення до АП;  
відомості про масу та центрівку ПС, чи були вони в допустимих межах;  
стисла оцінка відповідності технічного обслуговування ПС установленим вимогам.

Якщо подія була пов'язана з порушенням працездатності двигунів або інших агрегатів, то щодо цих двигунів та агрегатів указуються:

тип, заводський номер, завод-виробник, дата випуску;  
ресурс: гарантійний, призначений, до першого ремонту, міжремонтний;  
наробіток з початку експлуатації, наробіток після останнього ремонту,  
кількість ремонтів, ремонтний завод, дата останнього ремонту.

Включається відповідна інформація про формуляр і документацію про технічне обслуговування, відповідності (невідповідності) директивам з льотної придатності, експлуатаційним бюлетеням виробника і виконаній модифікації ПС.

Якщо необхідно, указується загальний час напрацювання після виготовлення, капітального ремонту і перевірки, а також сертифікований час і допустимий час роботи для різних агрегатів.

Паливо: тип використаного і дозволеного палива. Крім того, указується його кількість на борту і спосіб вимірювання, питома вага і розподіл в паливних баках.

Допоміжні агрегати: при відмові будь-якого агрегату указуються відомості про виробника, тип, модель, частину, серійний номер, дату сертифікації і обмеження циклу і часу експлуатації після виготовлення або капітального ремонту.

Дефекти: перелік будь-яких технічних дефектів ПС, двигуна або допоміжних агрегатів, які були знайдені під час розслідування або відзначені у відповідному формулярі і не були усунені. Указується вторинний прояв дефектів і чи був політ допустимим згідно основному переліку мінімального устаткування для ПС. Відсутність дефектів також зазначається в документі.

Завантаження ПС: указується максимально дозволена злітна і посадкова маса, фактична злітна маса і маса ПС під час АП. Повідомляються також допустимі межі центру тяжіння ПС і центру тяжіння ПС під час зльоту і під час АП. Включається опис системи контролю експлуатанта за завантаженням, розподілом вантажу і його безпекою, а також спосіб визначення маси ПС і центру тяжіння.

Описується будь-яка частина або система ПС, які мали відношення до АП. Аналогічним чином описуються процедури виконання польоту, обмеження характеристик і інші обставини, пов'язані з АП. Задача полягає в тому, щоб допомогти читачу повністю зрозуміти, яким чином сталася АП.

Необхідно повідомити про наявність, функціонування і використання прийомовідповідача, бортової системи попередження зіткнень, системи

попередження про близькість до землі (GPWS) і системи попередження про небезпеку зближення із землею (TAWS). Відповідні системи необхідно детально описати у разі небезпечного зближення, зіткнень в повітрі, АП під час заходу на посадку і посадки і зіткнення справного ПС із землею.

### 1.7. Метеорологічна інформація

Наводиться фактична і прогнозована погода на місці АП: умови природного освітлення під час АП, видимість горизонтальна та вертикальна, хмарність, наявність опадів, напрямок та швидкість вітру, температура повітря, крапка роси, вологість повітря, атмосферний тиск, наявність небезпечних метеоявищ, коефіцієнт зчеплення на ЗПС.

Стисла оцінка якості метеозабезпечення польоту, наявність метеоінформації.

Приводяться короткі відомості про відповідні метеорологічні умови, включаючи прогноз погоди і фактичні умови, разом з ретроспективною оцінкою. У разі зв'язку з подією, повідомляється наступна інформація:

- коли, де і яким чином пілот отримав інформацію про фактичні МУ та прогноз погоди;
- прогноз погоди: отриманий пілотом прогноз погоди по маршруту і в районі аеродрому, а також відомості про метеорологічний інструктаж перед вильотом або під час польоту по маршруту;
- спостережувані погодні умови під час події, включаючи хмарність, видимість, дальність видимості на ВПП, швидкість і напрям вітру, температуру і точку роси;
- фактична погода на маршруті, включаючи синоптичне спостереження, інформацію SIGMET, донесення пілотів і повідомлення свідків;
- загальне спостереження погодних умов (синоптичні дані про погоду);
- свідчення метеорологічного радіолокатора, фотографії супутників, дані системи попередження про зсув вітру на малих висотах (LLWSAS) і інша зафіксована метеорологічна інформація; і
- умови природного освітлення під час події, наприклад день (сонячне світло або суцільна хмарність), сутінки (світанок або сутінок, коли необхідно враховувати час сходу або заходу сонця на заданій висоті), ніч (темнота або місячне світло) і, при необхідності, місце розташування сонця щодо напрямку польоту.

Об'єм метеорологічної інформації в даній частині звіту залежить від значущості метеорологічних чинників під час події. Докладний опис прогнозу погоди і синоптичних спостережень необхідні під час подій, пов'язаних з погодними умовами. В тому випадку, якщо погодні умови не були причиною події, їх просто необхідно стисло повідомити.

### 1.8. Оснащеність органів ОПП та аеродромів засобами РТЗ ОПП та оцінка радіотехнічного забезпечення ОПП

Наявність за табелем оснащення, ступінь використання. Випадки відмови або неправильного використання засобів РТЗ ОПП та оцінка їх працездатності.

Указується наявність навігаційних і посадочних засобів, включаючи глобальну навігаційну супутникову систему (GNSS), ненаправлений радіомаяк (NDB), всенаправлений ДВЧ-радіомаяк (VOR), далекомірне устаткування (DME), систему посадки по приладах (ILS) і наземні візуальні засоби, а також їх експлуатаційний стан під час АП.

Якщо необхідно, повідомляється відповідна інформація про устаткування на борту ПС, зокрема про систему автопілота, систему управління польотом (FMS), глобальну систему визначення місцеположення (GPS) і інерційну навігаційну систему (ІНС), включаючи їх експлуатаційний стан. Дані про відповідні карти, схеми (у тому числі заходу на посадку), записи даних радіолокації включаються в звіт або додаються у вигляді доповнення.

### 1.9. Засоби зв'язку

Інформація про засоби авіаційного зв'язку, оцінка їх працездатності. Описуються наявні засоби зв'язку у членів льотного екіпажа і указується їх ефективність. Описуються переговори з диспетчерами ОПР і по інших каналах авіаційного електрозв'язку, з вказівкою посилок на відповідні записи в журналах і розшифровку записів переговорів. Якщо розшифровка записів переговорів з диспетчерами ОПР необхідна для аналізу і розуміння причин події, необхідно включити в даний розділ звіту відповідні виписки або прикласти їх у вигляді додатків.

### 1.10. Дані аеродрому (якщо АП відбулася в його межах)

Стан, вид покриття, уклін, довжина та ширина ЗПС, ВЗ, спланованої частини ЛС, розташування перешкод у районі аеродрому, світлосигнальне обладнання та інші.

Якщо подія відбулася на етапі зльоту або посадки, повідомляється інформація про характеристики аеродрому і його засобів. При необхідності включається наступна інформація:

- назва аеродрому, показчик місцеположення, контрольний орієнтир (широта/довгота) і перевищення;

- номер ЗПС, маркування ЗПС, довжина і ухил ЗПС, довжина викочування за межі ЗПС і перешкоди;

- стан ЗПС, включаючи текстуру поверхні і нанесене ріфлення, наявність відкладень гуми, води, бруду, снігу, льоду, коефіцієнт зчеплення і гальмування;

- світлосигнальна система, включаючи вогні на ЗПЧС, РД і смугу гальмування; візуальні засоби, включаючи систему візуальної індикації глісади (VASIS) і показчик траєкторії точного заходу на посадку (PAPI);

- програми інспекційних перевірок ЗПС і виконані інспекційні перевірки; і програми попередження зіткнення з птахами і дикими тваринами.

Якщо зліт або посадка виконувалися за межами аеродрому, необхідно вказати відповідні відомості про район зльоту або посадки.

Цей розділ необхідно розділити на інформацію про аеродром вильоту і інформацію про аеродром призначення, якщо обидва аеродроми мають відношення до події.

#### 1.11. Бортові реєстратори

Типи реєстраторів, установлені на ПС, їх стан після виявлення, дані, які були отримані за їх допомогою.

Повідомляються детальні відомості про кожний бортовий реєстратор, у тому числі указується виробник, модель, кількість записаних параметрів, носій інформації і тривалість запису. ЗРПІ включають реєстратори польотної інформації (FDR), бортові мовні реєстратори (CVR), реєстратори з швидким доступом, реєстратори параметрів двигуна, відеомагнітофони, не руйнівальні інтегральні схеми пам'яті в системах ПС і інші бортові та наземні засоби об'єктивного контролю.

Описується стан реєстраторів після їх виявлення, зокрема сили дії вогню і удару. Якщо бортовий реєстратор не вдалося знайти, необхідно пояснити причини. Якщо дані не були записані або їх не вдалося отримати, описуються причини несправності або втрати даних. Указуються використані способи отримання даних і виниклі проблеми. Якщо самописці працювали нормально, необхідно це стисло відзначити і вказати відповідні дані.

Вказується інформація, записана бортовими реєстраторами. Враховуючи тривалість запису польотних даних, в остаточний звіт або в додатки включаються тільки частини розшифровки записів, що стосуються аналізу і висновків.

Розшифровку записів бортового мовного реєстратора слід включати в остаточний звіт або додатки в тому випадку, якщо вони містять інформацію необхідна для аналізу і розуміння події. Не слід включати ті частини записів, які не важливі для аналізу.

Якщо вимоги щодо обладнання конкретного типу ПС бортовими реєстраторами не пред'являються, в звіті можна написати: "Повітряне судно не було обладнано реєстратором польотних даних або бортовим мовним реєстратором. Обладнання ПС бортовими реєстраторами не вимагається згідно з діючим авіаційним правилам."

#### 1.12. Відомості про стан елементів повітряного судна та їх розташування на місці авіаційної події

Загальні відомості про місце АП та характер розкиду елементів конструкції ПС.

У цей розділ може бути включена схема (кроки) місця АП та її опис.

Описується місце авіаційної події і характер розкиду уламків, остання частина траєкторії польоту, напрям удару, послідовність і відмітки слідів удару на землі, деревах, будівлях і інших об'єктах. Указується курс, просторове положення повітряного судна (тангаж, крен і знос) і конфігурація повітряного судна у момент удару. Якщо необхідно, описується місцевість в районі авіаційної події. В цей розділ

звіту або додавання до нього необхідно прикласти схеми розкиду уламків, діаграми і фотографії. Необхідно вказати місце розташування і стан основних частин уламків. У разі руйнування повітряного судна у польоті, потрібен докладний опис розкиду уламків.

Під час розслідування крупних авіаційних подій, результати вивчення уламків повітряного судна і технічні аспекти розслідування доцільно розглядати під відповідними підзаголовками даного розділу, наприклад, "конструкція", "силові установки", "прилади", "органи управління" і "системи". Зміст кожного розділу повинен включати всі істотні факти, встановлені групою, яка відповідала за проведення розслідування. У відповідні розділи повинні бути включений подробиці спеціальних технічних досліджень, аналізу і лабораторних випробувань, а також важливі отримані результати (див. також розділ 1.16 "Випробування і дослідження"). Якщо необхідно, звіти про результати технічних лабораторних випробувань і перевірок слід включити як доповнення до остаточного звіту.

Важливо включити всі необхідні матеріали про вузли, що відмовили або несправних, до удару або після нього. Велике значення має опис компонентів, які мають безпосереднє відношення до авіаційної події, що відмовили або несправних. Немає необхідності детально описувати всі зруйновані компоненти; описуються тільки ті компоненти, які вважаються необхідними або вимагають вивчення і аналізу. Прикладені креслення компонентів і фотографії вузлів, що відмовили, доповняють остаточний звіт. Ці креслення і фотографії можуть супроводжуватись відповідним описом або додаватися як доповнення.

1.13. Медичні відомості та стислі результати патолого-анатомічних досліджень.

Стислий опис результатів проведених досліджень та виявлених при цьому даних.

Описуються результати проведених медичних і патологічних обстежень членів льотного екіпажа. Медична інформація, що стосується питань видачі свідоцтв членам льотного екіпажа, указується в розділі 1.5 "Зведення про особовий склад". Проводиться також медичне обстеження членів обслуговуючого екіпажа, пасажирів і наземного персоналу, якщо це пов'язано з авіаційною подією.

Необхідно вказати результати патологічних і токсикологічних досліджень тілесних пошкоджень, хвороби і чинники, які порушили дії людини, зокрема зміст окислу вуглецю, кисневе голодування, наявність алкоголю, лікарських препаратів. Якщо виявляється присутність алкоголю і лікарських препаратів, їх вплив на дії людини, встановлене медичними фахівцями, необхідно вказати в цьому розділі.

Описуються результати патологічних досліджень, важливі для вивчення можливості виживання, у тому числі зв'язок між тілесними пошкодженнями і патолого-анатомічними даними і дією сили перевантаження, просторовим положенням повітряного судна під час удару, конструкцією крісел, їх кріплення і прив'язних ременів (див. також розділ 1.15 "Чинники виживання"), руйнуванням конструкції повітряного судна, вдиханням диму, декомпресією і будь-які підтвердження підготовки до аварійної ситуації, зокрема вимушеної посадки,

приводнювання і незаконного втручання.

Згідно вимогам розділу 5 додатка 13 відносно медичних або конфіденційних відомостей, особлива увага необхідна уділяти тому, щоб вони включалися в остаточний звіт тільки в тому випадку, якщо мають відношення до аналізу авіаційної події і висновків.

Якщо результати медичних досліджень свідчать про те, що дії членів льотного екіпажу не були порушені, в звіті можна вказати наступне: "Відсутня інформація про те, що фізіологічні чинники або втрата дієздатності вплинули на працездатність членів льотного екіпажу".

#### 1.14. Пожежа

У разі виникнення пожежі або вибуху повідомляється короткий опис час початку пожежі (під час польоту або після зіткнення із землею). Якщо пожежа відбулася під час польоту, в цьому випадку описується ефективність дії систем попередження про пожежу повітряного судна і систем пожежогасінні. Визначення походження пожежі, джерела запалювання, горючих матеріалів, тривалості пожежі, його сили і дії на конструкцію повітряного судна і пасажирів на борту, вимагають, як правило, проведення аналізу фактів і даних, які указуються в аналітичній частині остаточного звіту. Цей розділ повинен включати опис фактичної інформації, отриманої в ході розслідування пожежі, яка повинна бути вивчений і включений в аналітичну частину звіту.

У разі виникнення пожежі на землі описується його розповсюдження і розміри завданого збитку. Необхідно також вказати час реагування рятувальної і протипожежної служби, доступ транспортних засобів рятувальної і протипожежної служби до місця авіаційної події, вид устаткування для пожежогасінні, тип вогнегасного складу, використана кількість і його ефективність.

В розділі 1.15 "Чинники виживання" повідомляється ефективність проведення евакуації знаходяться на борту.

У разі відсутності пожежі в звіті можна відзначити наступне: "Відсутні докази пожежі під час польоту або після удару."

#### 1.15. Дані про виживання пасажирів, членів екіпажу та інших осіб під час авіаційної події

Стислий опис місцезнаходження екіпажу, пасажирів та інших осіб, що отримали тілесні пошкодження на момент АП.

Наводиться медична інформація, яка має значення для технічних аспектів розслідування:

- сили та перевантаження, що діяли на осіб, які перебували на борту ПС;

- положення ПС на момент зіткнення з перешкодою;

- зв'язок тілесних ушкоджень з особливостями конструкції крісел, з руйнуванням елементів конструкції ПС, вдиханням диму та продуктів горіння, з розгерметизацією ПС.

### 1.16. Фактори виживання

Повідомляється коротка інформація про заходи щодо пошуку і рятування. Наголошується, якщо необхідно, технологічність і ефективність аварійних приводних передавачів.

Необхідно описати місце розташування членів екіпажа і пасажирів, з вказівкою отриманих тілесних пошкоджень. Описується руйнування конструкцій, зокрема крісел, прив'язних ременів і багажних полиць. Необхідно також відзначити ефективність дії аварійно-рятівного устаткування. Наголошуються факти, що стосуються удароміцності повітряного судна, а також виживання пасажирів залежно від сили удару і пожежі.

У разі проведення евакуації повідомляється наступна інформація:  
перше повідомлення аварійних служб про авіаційну подію і час реагування;  
аварійна світлосигнальна система повітряного судна (розміщення, включення, функціонування і відмови);

засоби зв'язку;

поведінка пасажирів і розміщення ручної поклажі;

аварійні виходи (їх типи і використання);

аварійні трапи (їх типи, приведення в дію і використання);

тілесні пошкодження під час проведення евакуації; і

події після проведення евакуації.

### 1.17. Випробування та досліді

Наводиться короткий опис результатів випробувань та дослідів.

Описуються результати всіх перевірок і досліджень під час розслідування. В даний розділ слід включити наступну інформацію: льотні випробування, випробування на тренажері і комп'ютерне моделювання льотно-технічних характеристик повітряного судна. Повідомляються також необхідні подробиці проведеного дослідження, підтверджуючі висновки.

### 1.18. Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до АП

Наводиться відповідна інформація щодо організацій та їх адміністративної діяльності, що мають стосунок до експлуатації ПС.

До організацій належать, наприклад, експлуатант і власник ПС, служби ОНР, служби експлуатації аеродромів, метеослужби та інші, а також повноважні органи.

Інформація може включати відомості про економічний статус, структуру, функції, ресурси, адміністративну діяльність та нормативну базу організацій.

Повідомляється необхідна інформація про організації і адміністративну діяльність, які прямо або побічно могли мати відношення до експлуатації повітряного судна, якщо вона відноситься до авіаційної події. В цьому розділі можуть бути перераховані наступні організації:

експлуатант;

- організації технічного обслуговування;
- служби ОНР;
- адміністрація аеродрому;
- служби метеорологічного обслуговування;
- виробник повітряного судна;
- повноважний орган з видачі сертифікатів (свідоцтв); і
- регламентуючий орган.

Якщо недоліки організаційної структури і її функціонування мають відношення до АП, інформація може включати, але не обмежуватися, наступні чинники:

- концепція забезпечення безпеки польотів;
- ресурси і фінансові можливості;
- адміністративна політика і практика;
- зовнішні і внутрішні зв'язки; і

сертифікація, контроль за забезпеченням безпеки польотів і нормативні вимоги.

Повідомляється, при необхідності, інформація про експлуатанта, у тому числі про тип і дату видачі сертифікату експлуатанта, види дозволених польотів, типи і кількість дозволених для експлуатації повітряних судів, дозволені райони польотів і маршрути. Указуються також всі відмінності, відзначені в керівництві по виробництву польотів експлуатанта і іншої документації експлуатанта, якщо вони мають відношення до авіаційної події.

Інформаційна частина про факти остаточного звіту повинна включати всю технічну інформацію, необхідну для розділів аналізу і висновків остаточного звіту.

#### 1.19. Додаткова інформація

Наводиться вся фактична інформація, яка необхідна для обґрунтовування причини (причин) події, що не відображена в попередніх розділах звіту. У разі необхідності робляться точні посилання на інші матеріали розслідування.

#### 1.20. Успішні або ефективні методи розслідування

У разі використання при розслідуванні успішних або ефективних методів, стисло описується їх основна методика і можливість застосування під час майбутніх розслідувань. Проте отримані дані і результати, що стосуються авіаційної події, необхідно висловити у відповідних розділах 1.1–1.18. Повна інформація про використання цих методів може бути включена на додаток до остаточного звіту.

### 2. Аналіз

Даний розділ є основним розділом остаточного звіту і повинен повністю обґрунтовувати висновки про причини АП та рекомендації комісії.



Розділ повинен містити в собі:

хронологічний опис АП, які мали місце в процесі виникнення та розвитку особливої ситуації польоту, з розкриттям причинно-наслідкових зв'язків між ними;

аналіз усіх виявлених у процесі розслідування небезпечних факторів, що призвели до відхилень у діях посадових осіб, роботі функціональних систем ПС, відхилень від норм проектування, виготовлення та експлуатації ПС, недоліків підготовки та забезпечення польоту, керівних документів та з визначенням ступеня впливу цих відхилень на наслідки польоту і обґрунтовуванням необхідності розроблення профілактичних заходів щодо їх усунення;

аналіз та обґрунтовування причин виникнення факторів, що вплинули на виникнення і розвиток особливої ситуації, обумовили наслідки АП.

До результатів аналізу повинні включатись фактори, що благотворно вплинули на політ та наслідки АП.

Уся фактична інформація, що необхідна для розуміння та обґрунтування аналізу, включається до тексту аналізу безпосередньо чи як додаток до остаточного звіту. При потребі надаються точні посилання на інші матеріали розслідування.

В цьому розділі остаточного звіту необхідно розглянути і проаналізувати значення відповідних фактів і обставин, які були висловлені в розділі "Фактична інформація", щоб встановити причини авіаційної події. Може виникнути необхідність повторного опису деяких речових доказів, вже приведених в інформаційній частині доповіді про факти, проте аналіз не повинен полягати в повторному переліку фактів. Крім того, в аналітичній частині звіту не повинні вказуватися нові факти. Задача аналізу полягає в обґрунтуванні логічного зв'язку між фактичною інформацією і висновками, які допомагають зрозуміти причини авіаційної події.

Аналітична частина повинна включати оцінку даних, вказаних в розділі фактичної інформації, і аналіз обставин і подій, які відбулися або могли трапитися. Обґрунтовування повинне бути мотивованим і допомагати підготовці гіпотез, які потім обговорюватимуться і перевірятимуться шляхом їх зіставлення з отриманими речовими доказами. Будь-яка версія, непідтверджена фактами, повинна бути виключеною; проте важливо чітко вказати причини, по яких відхилювала запропонована гіпотеза. В тому випадку, якщо гіпотеза не підтверджується фактами і є виразом припущення, це необхідне чітко вказати. Аналогічним чином слід дати обґрунтування прийнятності гіпотези і привести посилання на наявні докази. Вимагається ретельно вивчити суперечливі речові докази. Необхідно визначити і розглянути умови, пов'язані з причиною і подією. Проведення аналізу повинне підтверджувати висновки, а також безпосередні причини авіаційної події.

Крім того, розглядаються і аналізуються виявлені в ході розслідування питання, які хоча і не зв'язані з причиною авіаційної події, але проте свідчать про недоліки в області забезпечення безпеки польотів.

Остаточний звіт часто складається під час проведення розслідування, і деякі розслідувачі АП (всі групи при крупному розслідуванні) братимуть участь в підготовці аналітичної частини звіту, тому визначення структури і підзаголовків аналітичного розділу допоможе розслідувачам АП під час підготовки звіту.

Встановлена структура також покаже розслідувачам АП, яким чином будуть згадані підзаголовки аналітичного розділу остаточного звіту.

### 3. Висновки

Наводиться формулювання причини (причин) АП з указівкою факторів, що безпосередньо обумовили АП.

Перечислити обставини, причини та сприяючі чинники, що встановлені у ході розслідування. До переліку причин слід включати як безпосередні причини та і менш очевидні системні фактори.

В даному розділі слід указувати висновки і причини, встановлені в ході розслідування. Висновки готуються на основі проведеного аналізу. Проте у висновках важливо зберігати рівень визначеності, аналогічний аналітичній частині. Наприклад, якщо в аналітичній частині мовиться про вірогідність події або обставини, в цьому випадку висновок також повинен включати аналогічне визначення (ймовірно).

#### Підготовка висновків

Висновки є твердженням про всі важливі умови, події або обставини під час авіаційної події. Висновки необхідні, проте вони не завжди є причинними або указують на недоліки. Деякі висновки відзначають умови, які передували обставинам авіаційної події, проте вони, як правило, є важливими для розуміння події. Висновки також повинні перераховуватися в логічній послідовності і, як правило, в хронологічному порядку.

Всі висновки повинні підтверджуватися і безпосередньо відноситися до фактичної інформації і аналізу. Висновки не повинні містити нової інформації про факти.

Під час проведення кожного розслідування, як правило, повідомляється інформація про дійсність свідочств, підготовку і досвід членів льотного екіпажа, льотну придатність і технічне обслуговування повітряного судна, завантаження повітряного судна, а також відмову перед ударом. Звичайно указуються наступні висновки:

члени льотного екіпажа мали свідочства і допуск для виконання польоту згідно встановленим правилам;

облікова документація про технічне обслуговування свідчить про те, що повітряне судно було обладнано і обслуговувалося згідно діючим правилам і затвердженими процедурами;

маса і центр тяжкості повітряного судна відповідали допустимим межах; і відсутні докази руйнування фюзеляжу або відмови системи перед авіаційною

подією.

Важливі події і чинники, які були детально вивчені, але виключені з аналізу, повинні бути відзначені у висновках. Наприклад, такі висновки, як "утомленість льотного екіпажа не була чинником авіаційної події" і "дефекти в системі управління кермом висоти були відсутні", повинні враховуватися під час усестороннього розслідування цих аспектів. Необхідно визначити і відзначити неоднозначні свідчення, наприклад не "представлялося можливим встановити, хто управляв повітряним судном під час авіаційної події: командир або другий пілот".

Деякі держави повідомляють причини авіаційної події окремо від висновків під своїм власним заголовком. Інші держави в переліку висновків указують, які висновки включає причини авіаційної події, наприклад, додаючи після кожного висновку "(причинний чинник)" або "(сприяючий чинник)".

Приклади, які часто зустрічаються у висновках звітів про АП, приводяться у додатках.

### Причини

Причинами є обставини, події чи умови, які самотійно або в поєднанні з іншими, закінчилися тілесними пошкодженнями або травмами. Причиною є дія, бездіяльність, умови або обставини, усунувши або ухилившись від яких, можна було б попередити подію або зменшити кількість жертв чи руйнувань.

Визначення причин повинне бути засновано на ретельному, безпристрасному і об'єктивному аналізі всіх наявних речових доказів. Необхідно чітко визначити будь-які умови, дії або обставини, які послужили причиною авіаційної події. Зіставлення причин повинне пояснювати чому

відбулася АП. Перелік повинен включати як безпосередні, так і глибокі або системні причини. Причини не повинні включати нову інформацію. Причини слід висловлювати в логічній послідовності, як правило хронологічної, враховуючи, що важливо указувати всі причини. Причини необхідно формулювати з урахуванням попереджувальних заходів і відповідних рекомендацій по безпеці польотів.

Деякі держави указують, як правило, причини в хронологічному порядку, не прагнучи відзначати ступінь їх важливості. Інші держави визначають важливість причин і використовують такі поняття, як: основні причини і супутні обставини.

Якщо відома причина, необхідно опублікувати повідомлення, за наявності обґрунтування, використовуючи такі визначальні слова як "ймовірно" або "можливо". Заява про причини є, як правило, повторенням заяв, зроблених в час або після завершення підготовки аналізу або висновків. Наприклад, якщо в аналізі і висновках повідомляється про те, що причина або обставини події є "вірогідною", в

цьому випадку заява про причини повинна включати аналогічне визначення (передбачуване).

В тому випадку, якщо відсутні достатньо доказів причин авіаційної події, необхідно чітко вказати, що причини не були встановлені. У багатьох випадках бажано указувати у визначенні "можливі або "вірогідні" причини". Проте немає необхідності повідомляти весь перелік можливих причин.

Причини слід формулювати так, щоб, наскільки це можливо, мінімально указувати вину або відповідальність. Разом з тим, повноважні органи по проведенню розслідування не повинні відмовлятися від повідомлення причини тільки у зв'язку з можливими звинуваченнями в результаті заяви про причину.

#### 4. Рекомендації з підвищення безпеки польотів

Якщо необхідно, коротко надати любі рекомендації, зроблені з метою попередження АП, і вказати вже прийняті заходи по забезпеченню безпеки польотів.

Згідно з вимогами додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію єдиною метою розслідування авіаційної події є запобігання авіаційних подій і інцидентів в майбутньому. Тому дуже важливим є підготовка необхідних рекомендацій по забезпеченню безпеки польотів. Рекомендації по забезпеченню безпеки польотів є діями для запобігання інших авіаційних подій із аналогічних причин або зменшення наслідків таких авіаційних подій. З метою забезпечення виконання необхідних дій, кожна рекомендація по безпеці польотів повинна мати конкретний адресат, яким є, як правило, відповідний повноважний орган, відповідальний за питання, пов'язані з рекомендацією.

На будь-якому етапі розслідування авіаційної події УНРАП, повинне рекомендувати відповідним підрозділам Державіаадміністрації, авіаційним компаніям, підприємствам та організаціям, відповідним органам виконавчої влади, у тому числі інших держав, будь-які профілактичні заходи, які необхідно своєчасно прийняти для забезпечення безпеки польотів. Попередні рекомендації по безпеці польотів, підготовлені в ході розслідування, можуть бути включені в розділ рекомендацій по забезпеченню безпеки польотів остаточного звіту. Крім того, необхідно вказати профілактичні заходи, прийняті після попередніх рекомендацій, аналогічно будь-яким іншим профілактичним заходам, прийнятим відповідними повноважними органами і галуззю, зокрема змінені експлуатантом повітряного судна правила виконання польотів і видачі виробником експлуатаційного бюлетеня. У випадку підготовки та публікації попередніх рекомендацій по забезпеченню безпеки авіації дана інформація може не включатися в розділ рекомендацій по забезпеченню безпеки польотів остаточного звіту. Надання рекомендацій з виконання профілактичних заходів в остаточному звіті має велике значення для запобігання авіаційних подій тими, хто виконує аналогічні польоти.

Рекомендація по забезпеченню безпеки польотів повинна висловлювати

проблему, пов'язану з авіаційною безпекою і мотивувати вживання необхідних заходів.

Необхідно звертати більше увагу на саму проблему, а не на запропоноване рішення. Необхідно враховувати, щоб рекомендація включала опис рішення конкретної проблеми або була достатньою гнучкою, щоб надати адресату свободу дій для визначення шляхів досягнення мети рекомендації. Рекомендація по забезпеченню безпеки польотів повинна визначати необхідні дії, проте повноважні органи, що відповідають за ці питання, самі визначають об'єм роботи для виконання задачі рекомендації. Це особливо важливо в тому випадку, якщо відсутні всі основні факти і необхідно провести додаткове розслідування, вивчення і перевірку. Крім того, повноважний орган по розслідуванню авіаційних подій може не мати детальної інформації і досвіду, які необхідні для оцінки фінансових, експлуатаційних і політичних наслідків конкретних і докладних рекомендацій для адресата.

Під час проведення розслідувань авіаційних подій часто виявляються питання, які не пов'язані з авіаційною подією, проте торкаються недоліків в області забезпечення безпеки польотів. Такі недоліки, забезпечення безпеки польотів, що стосуються, повинні бути вказані в остаточному звіті. Деякі держави включають рекомендації по забезпеченню авіаційної безпеки, які не торкаються причин авіаційної події, в розділ рекомендацій по безпеці польотів остаточного звіту. Деякі держави використовують інші можливості, окрім остаточного звіту, для повідомлення відповідних повноважних органів про недоліки в області забезпечення безпеки польотів, які не пов'язані з авіаційною подією, проте вжиті заходів, як правило, указується в остаточному звіті.

В резюме, рекомендації по забезпеченню безпеки польотів повинні включати переконливий виклад проблеми безпеки польотів з урахуванням можливих ризиків для безпеки польотів, а також рекомендований порядок дій відповідального повноважного органу для ухвалення рішення відносно усунення небезпечних умов. Рекомендації по забезпеченню безпеки польотів повинні визначати необхідні дії і в той час надавати виконавському повноважному органу можливість діяльності для визначення шляхів рішення проблеми.

До остаточного звіту додаються матеріали розслідування АП

Матеріали, що містяться у справі про АП, розташовуються в такому порядку:

а) остаточний звіт про розслідування АП;

б) матеріали розслідування:

наказ про призначення комісії з розслідування;

повідомлення про АП;

первинне донесення про АП, наступне донесення про АП;

план роботи комісії;

протоколи засідань комісії;

завдання на політ та документи, що додаються до нього;

звіти підкомісій та їх робочих груп з матеріалами;

звіти робочих груп, які не входять до складу підкомісії, з матеріалами;

результати спеціальних розслідувань та експертні висновки з додатком відповідних завдань комісії з розслідування АП;  
інші матеріали.

#### Додатки до остаточного звіту

Додатки повинні включати, будь-яку додаткову інформацію, яка вважається необхідною для розуміння звіту, зокрема глосарій, супровідні технічні звіти, схеми місця АП, фотографії і дані бортових реєстраторів та НЗОК. Графіки і діаграми повинні бути виконані професійно і включати тільки інформацію, необхідну для розуміння звіту. Додатки повинні бути пронумеровані і перелічені в змісті. Нижче наводиться перелік додатків, який, як правило, включається в остаточний звіт:

- розшифровка записів переговорів;
- розшифровка інформації бортових реєстраторів польотних даних;
- план польоту і завантажувальна відомість;
- звіти про результати технічного розслідування;
- відповідні сторінки керівництва і довідників;
- відповідні записи про технічне обслуговування;
- карти і діаграми;
- фотографії.

Додаток 12  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ЗАТВЕРДЖУЮ

\_\_\_\_\_  
(посада)

\_\_\_\_\_  
(прізвище, ініціали)

\_\_\_\_\_  
(дата)

ЗВІТ

за результатами розслідування інциденту  
(серйозного інциденту) з літаком (вертольотом)

\_\_\_\_\_,  
(тип, державний реєстраційний розпізнавальний знак і належність)

що відбувся \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(дата і місце)

\_\_\_\_\_  
(місце складання звіту)

\_\_\_\_\_  
(дата)

Комісія в складі:

ГОЛОВИ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(посада, прізвище, ініціали)

членів комісії \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(посади, прізвища, ініціали)

призначена наказом \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(посада особи, що призначила комісію)

від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_, з \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_, провела розслідування  
інциденту з літаком (вертольотом) \_\_\_\_\_

1. Обставини

1.1. У довільній формі подається така інформація:

Дата інциденту, належність ПС та екіпажу, характер завдання, що виконувалося, номер рейсу, маршрут польоту, кількість пасажирів на борту, у тому числі дітей; останній аеропорт вильоту, час вильоту, намічений пункт посадки;

етап польоту, на якому відбувся інцидент, час інциденту (UTC або місцевий), час доби (день, ніч), метеоумови (прості, складні);

місце інциденту щодо визначеного географічного пункту, його висота над рівнем моря, стисла характеристика місцевості, характер ґрунту;

що конкретно відбулося;

наслідки інциденту для людей і ПС (кількість осіб, що отримали тілесні ушкодження з числа пасажирів, у тому числі окремо дорослих і дітей, членів екіпажу), а також ступінь їх ушкоджень; зазначити травми, отримані при евакуації з ПС, що зазнало лиха, ступінь ушкодження ПС.

Інші необхідні дані наводяться в залежності від обставин інциденту.

## 2. Фактична інформація

### 2.1. Дані про екіпаж

Про командира ПС (та членів екіпажу, якщо вони мають стосунок до інциденту) наводяться такі відомості:

посада, прізвище, ім'я, по батькові, вік, кваліфікаційний клас, освіта (найменування навчального закладу і рік закінчення), метеомінімум (для командира ПС);

загальний наліт, наліт на даному типі, у даній посаді, наліт за даним видом авіаційних робіт;

чи був причетний до авіаційних подій у минулому.

Дається стисла характеристика фахової підготовки екіпажу.

### 2.2. Дані про персонал наземних служб (якщо інцидент пов'язаний з помилковими діями цих служб)

Наводяться дані про посаду, прізвище, ім'я, по батькові, вік, освіту (найменування навчального закладу і рік закінчення), стаж роботи на даній посаді, спеціальну підготовку, кваліфікацію на кожну особу персоналу наземних служб.

Про персонал служби ОПР, крім цього, указуються наявність порушень в ОПР у минулому, проходження медичного контролю та інструктажу перед заступанням на чергування, остання перевірка теоретичних знань і практичних навичок.

Дається оцінка рівня фахової підготовки персоналу наземних служб.

### 2.3. Дані про повітряне судно

Указуються:

тип, державний реєстраційний знак, заводський номер ПС, його завод-виробник і дата випуску, наліт з початку експлуатації, кількість посадок;

кількість ремонтів, завод і дата останнього ремонту, наліт і кількість посадок після останнього ремонту;

дати і види останнього періодичного та оперативного технічного обслуговування;

маса і центрівка ПС;

наявність (відсутність) зауважень при підготовці ПС до останнього польоту і до її роботи.

Якщо інцидент пов'язаний з порушенням працездатності двигунів, то щодо цих двигунів зазначаються:

тип, заводський номер, завод-виготовлювач і дата випуску;

напрацювання з початку експлуатації, наробіток після останнього ремонту, кількість ремонтів, ремонтний завод, дата останнього ремонту.

Якщо інцидент пов'язаний з відмовами агрегатів та функціональних систем ПС, то про них указується:

тип, заводський номер, завод-виробник і дата випуску;

напрацювання з початку експлуатації, наробіток після останнього ремонту, кількість ремонтів, ремонтний завод, дата останнього ремонту.

Дається стисла оцінка відповідності технічного обслуговування ПС установленим вимогам.



#### 2.4. Метеорологічна інформація

Указуються прогнозована та фактична погода на місці інциденту, передана метеоінформація на борт.

Дається стисла оцінка якості метеозабезпечення польоту.

#### 2.5. Дані про засоби РТЗ ОПР (якщо інцидент пов'язаний з ними)

Дається стисла оцінка оснащеності органів ОПР та аеродромів засобами РТЗ ОПР та якості радіотехнічного забезпечення ОПР.

#### 2.6. Дані про аеродром (якщо він має відношення до інциденту)

Указуються стан, вид покриття, ухили, довжина і ширина льотної смуги та її елементів, розташування перешкод у районі аеродрому, тип і стан світлосигнального устаткування та інше.

2.7. Дії аварійно-рятувальних і пожежних команд (якщо інцидент пов'язаний з вимушеною посадкою ПС, пожежею)

Наводяться дані про час виявлення місця інциденту, прибуття АРК. Указується ефективність проведення аварійно-рятувальних робіт.

#### 2.8. Дані про травмованих пасажирів і членів екіпажу

Наводяться діагнози кожного з постраждалих при інциденті із зазначенням наслідків.

#### 2.9. Роботи, що були проведені комісією

Указуються результати перевірок, випробувань, оглядів авіатехніки. Наводяться дані щодо аналізу ПММ. Наводяться результати аналізу польотної інформації із записів бортових реєстраторів.

#### 2.10. Інша інформація

Наводиться вся фактична інформація, необхідна для обґрунтування висновку про причини інциденту, що не наведена в попередніх розділах звіту. При необхідності робляться точні посилання на інші матеріали розслідування.

### 3. Аналіз

Даний розділ є основним в акті комісії і повинен обґрунтовувати висновок про причини інциденту і рекомендації комісії.

Розділ повинен містити:

хронологічний опис подій, що мали місце в процесі виникнення і розвитку особливої ситуації, з розкриттям причинно-наслідкових зв'язків між ними;

аналіз усіх виявлених у процесі розслідування факторів, що призвели до відхилень у діях посадових осіб, роботі авіатехніки, забезпеченні польоту, відхилень від норм проектування, виготовлення й експлуатації, відхилень від керівних документів та інше, з визначенням ступеня впливу цих відхилень на кінцевий результат польоту й обґрунтуванням необхідності розроблення профілактичних заходів щодо їх усунення;

аналіз і обґрунтування причин виникнення відхилень, що зробили вплив на виникнення і розвиток особливої ситуації і завершення польоту.

В аналізі повинні також наводитися фактори, що зробили сприятливий вплив на завершення польоту або наслідків інциденту.

Уся необхідна для розуміння і обґрунтування аналізу фактична інформація включається в текст розділу. При необхідності надаються точні посилання на інші матеріали розслідування.

#### 4. Висновок

Приводиться формулювання причини (причин) інциденту. Формулювання повинне містити перелік факторів, що обумовили всі відхилення та призвели до виникнення і розвитку особливої ситуації польоту.

Послідовність викладу факторів у формулюванні висновку не відображає ступеня їх значимості.

#### 5. Відхилення, що виявлені при розслідуванні

Указуються всі відхилення і порушення в підготовці і діях екіпажу, персоналу служб забезпечення і керування польотом, АСК, проектуванні, виготовленні і технічній експлуатації авіаційної техніки, відхилення від вимог керівних документів, виявлені в процесі розслідування, що не вплинули на кінцевий результат польоту, але негативно впливають на безпеку польотів у цілому.

З кожного відхилення, що потребує розроблення та вжиття заходів, надається стисле обґрунтування їх необхідності.

#### 6. Рекомендації

Приводяться рекомендації (без вказівки виконавців і термінів виконання), спрямовані на усунення виявлених під час розслідування інциденту недоліків. Розділ складається з двох частин:

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що вплинули на кінцевий результат польоту;

рекомендації, спрямовані на усунення відхилень, що не вплинули на кінцевий результат польоту, але впливають негативно на безпеку польотів у цілому.

Голова комісії \_\_\_\_\_  
(підпис, прізвище, ініціали)

Члени комісії \_\_\_\_\_  
(підпис, прізвища, ініціали)

Додаток 13  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

ОПИС  
документів, що перебувають у справі  
розслідування інциденту з ПС  
(тип і № ПС)

№ з/п документа	Назва документа	Номер листа
1	2	3

Додаток 14  
до Правил розслідування  
авіаційних подій  
та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами  
в Україні

Дані обсягів авіаробіт експлуатанта  
для оцінки рівня безпеки польотів у ЦА України

за 20 року

Тип ПС	Парк ПС		Наліт (год)				Кількість посадок				Обсяги робіт				Інші дані
	Кількість ПС на кінець періоду	Термін дії СЛП	Паса- жирські		вант.	інші	Паса- жирські		вант.	інші	Перевезено		Оброблено площ (га)		
											Пасажирів				
			рег.	нерег.			рег.	нерег.			рег.	нерег.		вант. (т.)	

Примітки:

1. На основі показників таблиці розраховуються коефіцієнти безпеки К2 (кількість загиблих на 1 млн. перевезених пасажирів) і К3 (кількість АП на 100 000 годин нальоту).
2. СЛП - сертифікат льотної придатності.
3. Дані стосовно ПС, які перебувають в оренді, надає експлуатант, який орендує ПС.
4. У графі "Інші дані" указати інший вид діяльності експлуатанта (ЗАНГ, навчальна, навчально-виробнича, десантування...).
5. Для польотів ЗАНГ даються лише наліт і обсяги оброблених площ.
6. Дані про обсяги робіт наводяться щорічно до 20 січня наступного за звітним року.

Керівник експлуатанта: \_\_\_\_\_ (П.І.Б.) \_\_\_\_\_ (підпис)

Додаток 15  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

ПЛАН  
роботи комісії з розслідування \_\_\_\_\_  
(катастрофи, аварії, серйозного інциденту, інциденту)

№ з/п	Заплановані роботи	Виконавець	Термін виконання	Виконання
1	Ознайомлення з первинним повідомленням			
2	Визначення обсягу розслідування та розподіл завдань між членами комісії			
3	Огляд місця події та повітряного судна, документування місця події			
4	Збір, реєстрація та аналіз наявної інформації про АП (інцидент)			
5	Проведення опитування учасників та свідків події			
6	Взаємодія із засобами масової інформації (за потреби)			
7	Проведення аутопсії загиблих членів екіпажу, пасажирів			
8	Координація дій з органами прокуратури (у разі потреби)			
9	Підготовка наступного донесення			
10	Проведення досліджень та аналіз матеріалів розслідування			
11	Підготовка висновків щодо причини АП			
12	Розроблення заходів з попередження АП та інцидентів			
13	Підготовка попереднього звіту			
14	Підготовка проекту остаточного звіту			
15	Опрацювання зауважень та пропозицій до проекту остаточного звіту			
16	Затвердження остаточного звіту за результатами розслідування АП			
17	Розсилка матеріалів розслідування			

Голова комісії

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

Додаток 16  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

ПРОТОКОЛ №  
засідання комісії з розслідування \_\_\_\_\_  
(катастрофи, аварії, серйозного інциденту, інциденту)

\_\_\_\_\_  
(дата)

\_\_\_\_\_  
(місце засідання)

Комісія у складі:

голови комісії \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

членів комісії: \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

Питання, що розглядалися:

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_
6. \_\_\_\_\_

Прийняті рішення

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_
6. \_\_\_\_\_

Голова комісії

\_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

Додаток 17  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

ПРОТОКОЛ

допуску до польотів екіпажу

\_\_\_\_\_

(дата)

\_\_\_\_\_

(місце)

Матеріали щодо обставин інциденту, що стався \_\_\_\_\_ з літаком  
(вертольотом) \_\_\_\_\_ авіакомпанії \_\_\_\_\_, вивчені комісією у складі:  
(ресстраційний номер) (назва експлуатанта)  
голови комісії \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)  
членів комісії: \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)  
\_\_\_\_\_ (ініціали, прізвище, посада)

Комісія встановила, що інцидент не був обумовлений помилковими діями екіпажу (авіаперсоналу).

Відповідно до підпункту 12.19 ПРАПІУ рішенням голови комісії екіпаж (авіаційний персонал) у складі:

1. Командира повітряного судна \_\_\_\_\_,  
(ініціали, прізвище)
2. Другого пілота \_\_\_\_\_,  
(ініціали, прізвище)
3. Бортінженера \_\_\_\_\_,  
(ініціали, прізвище)
4. Штурмана \_\_\_\_\_,  
(ініціали, прізвище)

допустити до виконання польотів (до подальшої роботи) до завершення розслідування.

Голова комісії

\_\_\_\_\_

(ініціали, прізвище)

Додаток 18  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

ПРОТОКОЛ

допуску до польотів повітряного судна \_\_\_\_\_  
(тип та реєстраційний № ПС)

\_\_\_\_\_  
(дата)

\_\_\_\_\_  
(місце)

Матеріали щодо обставин інциденту, що стався \_\_\_\_\_ з літаком  
(вертольотом) \_\_\_\_\_ авіакомпанії \_\_\_\_\_, вивчені комісією у  
(реєстраційний номер) (назва експлуатанта)  
складі:

ГОЛОВИ КОМІСІЇ \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

ЧЛЕНІВ КОМІСІЇ: \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

Комісія встановила, що причиною інциденту стало \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_.

З метою усунення причин інциденту вжиті такі заходи:

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_

Відповідно до підпункту 12.15 ПРАПІУ та на підставі Технічного акта,  
затвердженого \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_, з метою своєчасного  
(ініціали, прізвище керівника ІАС) (дата)  
введення в експлуатацію літака (вертольота) \_\_\_\_\_ рішенням голови  
(реєстраційний номер ПС)  
комісії з розслідування ПС допустити до подальшої експлуатації до закінчення  
розслідування.

Голова комісії

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

Додаток 19  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Начальник (керівник) ІАС  
а/к \_\_\_\_\_  
(назва експлуатанта)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

ТЕХНІЧНИЙ АКТ  
перевірки стану літака (вертольота) \_\_\_\_\_  
(тип та реєстраційний № ПС)

\_\_\_\_\_  
(дата)

\_\_\_\_\_  
(місце)

Технічний огляд літака (вертольота) \_\_\_\_\_ ВИКОНАНО  
(тип та реєстраційний № ПС)  
комісією у складі:

ГОЛОВИ КОМІСІЇ \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

ЧЛЕНІВ КОМІСІЇ: \_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище, посада)

1. Дані про повітряне судно:

Тип	_____
Реєстраційні знаки	_____
Заводський (серійний) номер	_____
Дата виготовлення ПС	_____
Наліт від початку експлуатації	_____
Кількість посадок від початку експлуатації	_____
Останній ремонт (продовження ресурсу) / ресурс	_____
Наліт / кількість посадок після останнього ремонту (продовження ресурсу)	_____



## 2. Дані про силові установки:

Двигун	1-й	2-й	3-й	4-й
Тип двигуна				
Заводський номер двигуна				
Напрацювання від початку експлуатації (год.)				
Кількість ремонтів				
Дата останнього ремонту (продовження ресурсу) / ресурс				

3. Літак (вертоліт) оглянуто в обсязі технічного обслуговування \_\_\_\_\_, (вид (обсяг) ТО)  
карта-наряд від \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_.

4. Укомплектування повітряного судна: літак укомплектовано в повному обсязі згідно з вимогами \_\_\_\_\_.  
(назва нормативного акта)

5. Усі доробки, обов'язкові до виконання, на момент складання цього акта виконані.

6. Недоліки. Недоліків технічного стану, його систем та обладнання не виявлено. (Якщо виявлені недоліки, указати, які).

## 7. Висновок:

Літак (вертоліт) \_\_\_\_\_ справний та може бути допущений до виконання польотів без обмежень. (Якщо є обмеження, що впливають на експлуатацію ПС, указати, які).  
(тип, реєстраційний номер ПС)

Голова комісії

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

Члени комісії

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

Додаток 20  
до Правил розслідування авіаційних  
подій та інцидентів з цивільними  
повітряними суднами в Україні

НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Голова Національного бюро  
(заступник голови)

\_\_\_\_\_  
(ініціали, прізвище)

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20 р.

ВИСНОВОК  
про інцидент

Дата події	Тип ПС	Реєстрацій- ний № ПС	Експлуатант	Належність ПС	Місце події
1. Класифікація події, фактори, що обумовили подію:					
2. Недоліки організації, якості та оформлення розслідування:					
3. Оцінка рекомендацій комісії:					
4. Основні напрями профілактичної роботи:					
5. Профілактичні заходи, прийняті Національним бюро:					
6. Висновок підготував					
7. Начальник відділу  Заступник начальника управління  Начальник управління					