

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ
Циклова комісія аеронавігації**

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни
«Безпека авіації: основи безпеки польотів»
обов'язкових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Аеронавігація

За темою № 7 – Розслідування АП та інцидентів

Харків 2021

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 23.09.2021 № 8

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.09.2021 № 2

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.09.2021 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації протокол від 30.08.2021
№ 1

Розробник: викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії Авіаційного транспорту, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник, викладач-методист Тягній В.Г.
2. Професор кафедри аеронавігаційних систем навчально-наукового інституту Аеронавігації, електроніки та телекомунікації Національного авіаційного університету, доктор технічних наук, доцент Шмельова Т.Ф.

ПЛАН ЛЕКЦІЙ

- 1 Ціль розслідування.
- 2 Створення комісії по розслідуванню АП, сповіщення про АП та інциденти.
- 3 Льотна підкомісія і дії льотної підкомісії в процесі розслідування.
- 4 Інженерно-технічна підкомісія.
- 5 Робота комісії по розслідуванню АП. Найперші дії посадових осіб після отримання повідомлень про АП. Розслідування АП- цілі та терміни. Схема розслідування, термін.
- 6 Порядок оформлення та представлення матеріалів розслідувань АП. Заходи по попередженню АП, перелік серйозних подій та інцидентів.

Рекомендована література (основна, допоміжна), інформаційні ресурси в Інтернеті

Основна література:

1. Загальні правила польотів у повітряному просторі України від.06.02.2017 №66/73
2. В.В. Зубков, Е.Р. Мінаєв. Основи безпеки польотів. "Транспорт".1987.
3. Постанова Верховної Ради. Повітряний кодекс України. Керівний. Київ, 2014.
4. Олійник В.Г. Льотна експлуатація вертольотів. Посібник, КЛК, 1992.
5. Олійник В.Г. Запобігання АП. Посібник. Київ, 1995.
6. Р.В.Сакач. Безпека польотів. Підручник. М."Транспорт", 1989.
7. В.В .Михайлов та ін. Методи зчитування льотної інформації . Москва, 1987.
8. Аналіз стану аварійності в ЦА 1998-2019г.г..Київ, Державіаслужба, Інформаційні бюлетні з БП
9. Положення про систему управління БП на авіаційному транспорті. Наказ№ 895. Київ, Державіаслужба, 2006.
10. Виживання. Пам'ятка. М,"В.Т."1988.
11. Платонов К.К., Гольштейн Б.М. Основи авіаційної психології. М,"В.Т." 1987.
12. Картамишев П.В. Методика льотного навчання. Посібник, М. „Транспорт”, 1974.
13. Людський фактор та БП. Посібник, М,"В.Т.", 1987.

Додаткова література:

14. Керівництво з розслідування АП та інцидентів. Дос9756-А №965. Монреаль,2000.

15. Правила розслідування АП з цивільними ПС в Україні. Київ, Державіаслужба, 2005.
16. Керівництво по запобіганню АП. Дос 9433-А№923.Монреаль, ІКАО, 1987.
17. КЛЕ Мі-8МТВ. МГА,1996
18. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації, що сталися у 2019 році
<http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis2019.pdf>

1 Ціль розслідування. Створення комісії по розслідуванню АП, сповіщення про АП та інциденти.

Усі авіаційні події та інциденти з ПС України або іноземних держав на території України підлягають обов'язковому розслідуванню згідно з цими Правилами.

Єдиною метою розслідування АП чи інцидента є запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому. Метою цієї діяльності не може бути встановлення чиєїсь вини або відповідальності.

Будь-яке судове або адміністративне розслідування, яке спрямоване на встановлення будь-чиєї вини чи відповідальності, повинно проводитись окремо від будь-якого розслідування, що проводиться згідно з цими Правилами.

Судове, страхове або інші види розслідувань не втручаються в процес розслідування АП чи інцидента і не впливають на його висновки та можуть використовувати матеріали остаточного звіту про АП чи інцидент.

АП та інциденти, що сталися з цивільними повітряними суднами на території України, розслідуються Державіаадміністрацією до створення в Україні незалежного органу з розслідування АП та інцидентів.

У разі АП, що сталася на території України через зіткнення цивільного ПС з ПС іншого міністерства або якщо АП сталася з ПС іншої держави, Державіаадміністрація може прийняти рішення про звернення до Кабінету Міністрів України з метою призначення Урядової комісії з розслідування АП.

При виникненні АП відповідні органи Державіаадміністрації, МВС, МНС через свої структурні підрозділи вживають, у межах компетенції, необхідних заходів для збереження речових доказів і забезпечують надійну охорону ПС та всього, що на ньому перебуває, протягом часу, необхідного для проведення розслідування. Збереження речових доказів включає збереження шляхом фотографування чи іншими відповідними засобами документування будь-яких речових доказів, які можуть бути вилученими, зіпсованими, втраченими або знищеними. Охорона ПС та всього, що на ньому перебуває, передбачає запобігання подальшому пошкодженню, проникненню сторонніх осіб, викраденню чи псуванню.

Вилучення бортових реєстраторів та обробку записів може здійснювати тільки спеціально підготовлений персонал, визначений Державіаадміністрацією.

Порядок взаємодії Державіаадміністрації з відповідними органами виконавчої влади та місцевого самоврядування при організації та проведенні розслідування авіаційних подій встановлюється спеціальною міжгалузевою інструкцією.

{ Пункт 5.2 розділу 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 416 ([з0615-08](#)) від 08.04.2008 }

Розслідування АП та інцидентів проводяться комісією, яка призначається згідно з цими Правилами та має статус державної комісії. Комісія з розслідування АП чи інциденту незалежна в проведенні розслідування та має повноваження на їх проведення.

Процес розслідування не передбачає захисту інтересів сторін учасників розслідування.

Права та обов'язки учасників розслідування АП та інцидентів визначені додатком 2.

{ Пункт 5.3 розділу 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 416 ([з0615-08](#)) від 08.04.2008 }

Розслідування АП та інцидентів з ПС, що сталися на території України, проводиться згідно з процедурами, викладеними в цих Правилах. Проведення розслідування АП чи серйозного інциденту може бути повністю передано іншій державі за взаємною домовленістю та згодою. У будь-якому разі Державіаадміністрація повинна використовувати всі засоби для сприяння у проведенні такого розслідування.

За рішенням Державіаадміністрації організація та проведення розслідування інцидентів можуть бути покладені на експлуатанта ПС.

Розслідування АП з цивільними ПС України, що сталися на території іншої держави, здійснюється комісією, що створюється державою місця події згідно з Правилами ІКАО та національними правилами. У цих випадках Державіаадміністрація призначає уповноважених представників (радників та експертів) для участі в розслідуванні. У разі неотримання Україною остаточного звіту за результатами розслідування АП від держави місця події протягом більш ніж одного року уповноважений представник України з метою розробки заходів з забезпечення безпеки польотів готує довідку про стан розслідування комісією Державіаадміністрації, якщо їй таке право делегує держава місця події.

Якщо Державіаадміністрація проводить розслідування події, що сталася на території України з іноземним ПС, а держава реєстрації та держава експлуатанта не призначили своїх уповноважених представників, до участі в розслідуванні необхідно залучати експлуатанта згідно з цими Правилами. { Пункт 5.6 розділу 5 доповнено абзацом другим згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 416 ([z0615-08](#)) від 08.04.2008 }

Якщо Державіаадміністрація проводить розслідування події, що сталася на території України з іноземним ПС, а держава розробника та держава виробника ПС не призначили своїх уповноважених представників, до участі в розслідуванні необхідно залучати організації, відповідальні за конструкцію типу та остаточне виготовлення ПС згідно з цими Правилами. { Пункт 5.6 розділу 5 доповнено абзацом третім згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 416 ([z0615-08](#)) від 08.04.2008 }

За приховування АП чи інцидентів або фактів, що мають до них стосунок, несвоєчасне повідомлення про АП чи інцидентів, несанкціоноване поширення інформації про хід розслідування та ймовірні причини АП чи інцидентів, а також за свідомо неправильну класифікацію АП чи інциденту та визначення причин руйнування або знищення бортових чи наземних засобів об'єктивного контролю та інших матеріалів, причетних до АП чи інцидентів, посадові особи відповідають згідно з законодавством України.

Розслідування АП чи інциденту включає збір та аналіз інформації, проведення необхідних досліджень, установлення причин АП, підготовку звітів, а також складання остаточного звіту з необхідними рекомендаціями щодо питань безпеки польотів, розбір за результатами розслідування. Розслідування проводиться за принципом

багатофакторності, що передбачає виявлення відхилень від нормального функціонування авіаційно-транспортної системи та оцінку впливу цих відхилень на завершення польоту ПС.

2 Створення комісії по розслідуванню АП, сповіщення про АП та інциденти.

Розслідування авіаційних подій

Організація та забезпечення об'єктивного кваліфікованого розслідування АП, що сталися з цивільними ПС на території України, покладаються на Державіаадміністрацію за участю розробника ПС, виробника ПС, експлуатантів ПС, та за згодою органів виконавчої влади та інших зацікавлених міністерств, організацій України.

Правила створення комісії з розслідування АП.

Комісія проводить розслідування АП із залученням спеціалістів, керуючись цими Правилами та законодавством України.

Розслідування повинно проводитись у стислі строки, але не більше ніж 30 діб для розслідування аварії, 60 діб для розслідування катастроф, 90 діб для розслідування АП з іноземними ПС. Якщо для встановлення причин АП необхідне проведення спеціальних досліджень, то термін розслідування може бути подовжений керівником, який призначив комісію.

Зіткнення двох або декількох ПС розслідується як одна АП, а класифікується і зараховується окремо для кожного ПС залежно від наслідків. За результатами розслідування оформляється один остаточний звіт.

Комісія складається з голови та членів комісії.

Залежно від обсягів розслідування створюються підкомісії (льотна, інженерно-технічна, адміністративна). У разі необхідності, за рішенням голови комісії можуть створюватися робочі групи згідно з додатками 3-9:

додаток 3 - льотна підкомісія;

додаток 4 - інженерно-технічна підкомісія;

додаток 5 - адміністративна підкомісія;

додаток 6 - група із створення схеми (кроків) місця АП;

додаток 7 - група опитування;

додаток 8 - група розрахунку й аналізу;

додаток 9 - група пошукових і аварійно-рятувальних робіт.

Для участі в розслідуванні, за поданням голови комісії, можуть залучатися працівники органу, що призначив комісію з розслідування, за згодою повноважні представники причетних міністерств та організацій, органів виконавчої влади, працівники організацій незалежно від організаційно-правових форм, форм власності та відомчої належності, у тому числі науково-дослідних і дослідно-конструкторських організацій, організацій розробників, виробників і експлуатантів, аеропортів, авіаремонтних організацій, авіаційно-технічних баз і центрів, навчальних закладів, органів ОПР, організацій та підприємств з метеорологічного забезпечення авіації, медичних закладів.

На запит Державіаадміністрації щодо залучення фахівців організацій незалежно від форми власності до участі в розслідуванні АП за згодою керівники організацій, на адресу яких направлені запити, направляють у розпорядження комісії фахівців, кандидатури яких узгоджуються з Державіаадміністрацією на термін, необхідний для виконання робіт в інтересах розслідування АП.

Інформація про кандидатів до складу комісії передається органу, що організовує розслідування, негайно після одержання від нього запиту.

Голова, члени комісії та робочих груп повинні мати відповідну кваліфікацію, державний (міжнародний) сертифікат розслідувача і практичний досвід роботи в галузі авіації і не повинні бути причетні безпосередньо до АП.

Голова, члени комісії та робочих груп, а також експерти/фахівці не можуть представляти інтереси страхової компанії.

Під час розслідування АП на території України з ПС, що занесені до реєстру ПС іноземної держави, уповноваженими представниками та їх радниками можуть бути представники:

держави реєстрації;

держави експлуатанта;

держави розробника;

держави виробника;

держави, громадяни якої загинули або одержали серйозні тілесні ушкодження (на запит);

держави, що надала технічну або іншу допомогу в розслідуванні АП (на звернення держави, що призначила розслідування).

Уповноважені представники можуть мати радників для надання необхідної допомоги.

Повноваження представників держав і їх радників визначаються додатком 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію "Розслідування авіаційних подій та інцидентів" ([995_655](#)), що дає їм право за узгодженням з головою комісії і під його контролем:

1. відвідувати місце АП;
2. оглядати ПС або його частини;
3. одержувати інформацію, що містить свідчення свідків, і пропонувати тематику їхнього опитування;
4. мати доступ до доказів, що належать до розслідування АП;
5. одержувати документи, що стосуються розслідування АП;
6. брати участь у декодуванні записів польотної інформації;
7. брати участь у заходах щодо розслідування за межами місця АП, таких як огляд і дослідження агрегатів, технічні консультації, участь у випробуванні і моделюванні з метою розслідування АП;
8. брати участь у нарадах усіх аспектів, що стосуються розслідування АП;
9. подавати заяви до комісії відносно різноманітних аспектів розслідування АП.

Уповноважений представник і його радники надають державі, що проводить розслідування АП, усю наявну в них відповідну інформацію і не мають права поширювати інформацію про хід і результати розслідування без згоди держави, що проводить розслідування АП.

У разі надходження від держави реєстрації, держави експлуатанта, держави розробника або держави виробника ПС звернення щодо недоторканності ПС та всіх речових доказів до огляду уповноваженим представником держави, що звернулася з таким проханням, приймаються всі необхідні заходи для виконання такого звернення, наскільки це можливо та відповідає належному проведенню розслідування.

У разі мотивованого звернення держави, громадяни якої загинули під час АП, про участь у розслідуванні у разі необхідності дозволяється призначити свого експерта, якому

надається згідно з Додатком 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ([995_655](#)) право:

- відвідувати місце АП;
- ознайомлюватися з відповідною фактичною інформацією стосовно АП;
- сприяти ідентифікації загиблих, надаючи відповідну інформацію;
- надавати допомогу в опитуванні пасажирів, що залишилися живі та є громадянами держави, що призначила цього експерта; отримувати примірник остаточного звіту.

У разі потреби одержання додаткових даних, обладнання або залучення експертів Державіаадміністрація направляє відповідний запит іншій державі щодо надання таких даних, устаткування або направити експертів для забезпечення розслідування АП.

Держава, що надає за запитом дані, обладнання або направляє експертів, може призначити свого уповноваженого представника для участі в розслідуванні АП. Уповноважений представник або експерт такої держави, якщо вона не є державою реєстрації, державою експлуатанта, державою розробника або державою виробника, обмежується тими питаннями, з яких вони залучаються до розслідування. Обсяг і форма участі представників визначаються в кожному окремому випадку головою комісії.

Уповноважені представники іноземних держав, їх радники та експерти до складу комісії не входять.

Координація дій комісії та уповноважених представників інших держав і прийняття відповідних рішень з усіх питань, що виникають у зв'язку з проведенням розслідування, покладаються на голову комісії.

Керівник аеропорту ЦА, у районі пошуку та рятування якого сталася АП, а також керівник експлуатанта, ПС якого потерпіло АП, зобов'язані забезпечувати діяльність комісії з розслідування АП, здійснюючи при цьому координацію дій з іншими експлуатантами та місцевими органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування.

Відповідно до Повітряного кодексу України ([3167-12](#)) місцеві органи влади, підприємства, організації та установи зобов'язані всебічно сприяти комісії з питань розслідування АП в охороні місця події, із пошуку елементів конструкції повітряного

судна, в забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, продуктами харчування, спеціальним спорядженням і одягом, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт, транспортування уламків санітарної обробки місцевості, забезпечення безпечних умов роботи на місці події.

Розслідування, що проводиться на місці авіаційної події, належить до категорії робіт в особливих умовах, які прирівнюються до робіт з ліквідації наслідків стихійного лиха.

Спеціалісти, що працюють на місці авіаційної події, повинні забезпечуватися спеціальним одягом, взуттям, спеціальним спорядженням, транспортом, технічними засобами зв'язку та обробки оперативної інформації, захисними засобами, виходячи з конкретних умов роботи. Перелік необхідних технічних засобів та обладнання для розслідування затверджується Державіаадміністрацією. Експлуатант повинен також мати необхідні технічні засоби для проведення розслідування.

3 Льотна підкомісія і дії льотної підкомісії в процесі розслідування.

1. Завданнями льотної підкомісії є:

- установлення рівня фахової підготовки екіпажу, якості організації, забезпечення польоту та ОНР 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:

- 1 льотної;
- 2 ОНР, аеродромного, метеорологічного та радіосвітлотехнічного забезпечення;
- 3 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. 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 ОНР та забезпечення польоту, а при наявності відхилень - про їхні причини, а також уносить рекомендації щодо усунення недоліків, виявлених у ході розслідування АП.

4 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 4. 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 Робота комісії по розслідуванню АП. Найперші дії посадових осіб після отримання повідомлень про АП. Розслідування АП- цілі та терміни.

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 пасажиром, 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.

6 Порядок оформлення та представлення матеріалів розслідувань АП.

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

1. загальна кількість пасажирів на борту ПС, у тому числі дорослих та дітей, з наслідками щодо них у результаті АП;
2. наявність і кількість неоформлених пасажирів, наслідки порушень та недоглядів конкретних посадових осіб, що спричинилися до присутності неоформлених пасажирів на борту;
3. недоліки в оформленні авіаційних квитків та інших перевізних документів;
4. недоліки в догляді речей, що належать пасажирам, багажу та в особистому догляді пасажирів;
5. загальне комерційне завантаження, усі відхилення від норм завантаження та центрівки, виявлені в ході розслідування.