

**Совет Безопасности**

Distr.: General
9 September 2014
Russian
Original: English

**Письмо Постоянного представителя Нидерландов при
Организации Объединенных Наций от 9 сентября 2014 года
на имя Председателя Совета Безопасности**

Обращаюсь к Вам как к Председателю Совета Безопасности в сентябре.

Со ссылкой на резолюцию 2166 (2014) Совета Безопасности и мои предыдущие письма в Совет от 1 и 28 августа 2014 года имею честь информировать Вас о том, что Нидерландское управление безопасности опубликовало предварительный доклад в отношении трагического инцидента, происшедшего 17 июля 2014 года над украинской территорией, когда был сбит самолет авиакомпании «Малазийские авиалинии», выполнявший рейс MH17 (см. приложение).

В докладе подробно излагаются предварительные выводы международной следственной группы, работа которой координируется Нидерландским управлением безопасности и в состав которой входят эксперты из Международной организации гражданской авиации, Европейского агентства авиационной безопасности, Австралии, Германии, Индонезии, Италии, Малайзии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов, Украины и Франции.

Хотел бы воспользоваться данной возможностью, чтобы подчеркнуть, что Управление безопасности действует независимо. Правительство Нидерландов не причастно к расследованию или к какой-либо иной деятельности Управления безопасности, и оно не играло никакой роли при составлении доклада. Планируется, что окончательный доклад выйдет в 2015 году.

Буду признателен, если Вы распространите настоящее письмо и приложение к нему в качестве документа Совета Безопасности.

(Подпись) Карел Я. Г. ван Остером



**Приложение к письму Постоянного представителя
Нидерландов при Организации Объединенных Наций
от 9 сентября 2014 года на имя Председателя Совета
Безопасности**



Предварительный отчет

**Падение самолета «Боинг 777-200»
авиакомпания «Малазийские авиалинии»,
выполнявшего рейс МН17**

Грабово, Украина — 17 июля 2014 года

Предварительный отчет

**Падение самолета «Боинг 777-200»
авиакомпании «Малазийские авиалинии»,
выполнявшего рейс МН17**

Грабово, Украина — 17 июля 2014 года

Гаага, сентябрь 2014 года

*Доклады, выпускаемые Нидерландским управлением безопасности,
открыты для широкой публики.*

Все доклады имеются на веб-сайте Управления безопасности www.safetyboard.nl

Предварительный отчет

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, созданным в 1944 году после подписания Конвенции о международной гражданской авиации. ИКАО вместе со своим 191 государством-членом занимается разработкой международных Стандартов и Рекомендуемой практики (СИРП) для безопасного, эффективного и надежного выполнения полетов по всему миру. Эти Стандарты и Рекомендуемая практика получили отражение в приложениях. В Приложении 13 — Расследование авиационных инцидентов и происшествий — к Конвенции о международной гражданской авиации излагаются Стандарты и Рекомендуемая практика для проведения расследований авиационных происшествий.

В соответствии с пунктом 3.1 Приложения 13 Конвенции ИКАО единственной целью такого расследования является предотвращение аналогичных происшествий и инцидентов в будущем. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности.

Государство места события начинает расследование обстоятельств авиационного происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно может передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию (пункт 5.1).

В случае данного события Украина обратилась к Нидерландам с просьбой провести переданное расследование. Об этом была достигнута официальная договоренность в письменном виде 23 июля 2014 года. Расследование проводит Нидерландское управление безопасности.

Согласно пункту 7.1 Приложения предварительный отчет представляется соответствующим государствам и ИКАО в течение 30 дней с момента происшествия.

Для целей составления предварительного отчета о том, что является сложным расследованием, дата выпуска предварительного отчета была продлена приблизительно на три недели.

В случае происшествия с воздушным судном, максимальная масса которого более 2250 кг, государство, проводящее расследование, направляет предварительный отчет:

- государству регистрации или государству места события, в зависимости от обстоятельств;
- государству эксплуатанта;
- государству разработчика;
- государству-изготовителю;
- любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование или экспертов;
- Международной организации гражданской авиации.

В настоящем предварительном отчете содержится первоначальная информация о расследовании происшествия с самолетом B777-20G с регистрационным номером 9M-MRD, выполнявшим рейс из аэропорта Амстердама «Схипхол» в Международный аэропорт Куала-Лумпура 17 июля 2014 года. Эта информация публикуется для того, чтобы информировать авиационную промышленность и общественность об общих обстоятельствах этого происшествия и о ходе расследования до настоящего времени. Эта информация должна непременно рассматриваться как предварительная и как подлежащая изменению или исправлению, если будут получены дополнительные доказательства.

Проект предварительного отчета был направлен уполномоченным представителям государств, участвующих в расследовании, Малайзии, Украины, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Австралии для ознакомления. Все аккредитованные представители прислали отклики. Нидерландское управление безопасности проанализировало представленные соображения и внесло поправки в отчет в соответствующих случаях.

Настоящий предварительный отчет публикуется в сложных для проведения расследования обстоятельствах. Возможно, что его сфера может измениться по ходу расследования. Последующая работа будет по меньшей мере включать следующие представляющие интерес области для обоснования фактической информации в отношении:

- анализа данных, включая записи бортовых речевых самописцев (CVR), устройство записи данных полета (FDR) и других источников, записанных на борту самолета;
- анализа записанных данных наблюдения пунктов УВД и радиосообщений;
- анализа данных о метеорологической обстановке;
- судебной экспертизы обломков, если они будут извлечены, и возможных посторонних предметов, если они будут найдены;
- результатов исследования методами патологии;
- анализа последовательности разрушения в полете;
- оценки управления безопасностью полета над районом конфликта или высокого риска с точки зрения безопасности со стороны эксплуатанта или государства места события;
- любых других областей, выявленных в ходе расследования.

Во всех случаях время в настоящем отчете указано по всемирному координированному времени (UTC)¹.

Местное время в Украине (восточноевропейское летнее время) опережает UTC на 3 часа (UTC+3).

¹ Всемирное координированное время (UTC) является основой всемирного стандарта времени.

Содержание

	<i>Стр.</i>
Предварительный отчет	3
1. Введение	8
1.1 Общая информация	8
1.2 Расследование	8
2. Установленные факты	11
2.1 История полета	11
2.2 Увечья, причиненные людям	13
2.3 Повреждения, причиненные самолету	14
2.4 Организация воздушного движения	14
2.4.1 Общая информация	14
2.4.2 Стандартные эшелоны полета	14
2.4.3 Ограничения воздушного пространства	14
2.5 Управление воздушным движением	15
2.5.1 Данные наблюдения пунктов УВД	15
2.5.2 Сообщения пунктов УВД	15
2.5.3 Другие рейсы	16
2.5.4 Расшифровка записей УВД	16
2.6 Информация о персонале	18
2.7 Информация о самолете	18
2.8 Метеорологическая информация	19
2.9 Бортовые самописцы	20
2.9.1 Извлечение	20
2.9.2 Регистратор речевой информации	21
2.9.3 Устройство записи данных полета	22
2.10 Информация об обломках и месте падения	24
2.10.1 Разброс обломков	24
2.10.2 Повреждения кабины пилотов и передней части	25
2.10.3 Основное место падения обломков (основное место)	28
2.10.4 Задняя часть фюзеляжа	29
3. Резюме установленных фактов	31
4. Действия по обеспечению безопасности	33
5. Дальнейшие расследования	34
Добавление А. Предварительные данные FDR	35

Нидерландское управление безопасности

Председатель: Т. Х. Й. Йустра
Е. Р. Мюллер
М. Б. А. ван Ассельт
Б.Й.А.М. Велтен (нештатный член Совета)

Генеральный секретарь: М. Виссер

Адрес для посетителей: Anna van Saksenlaan 50 Почтовый адрес: PO Box 95404
2593 HT The Hague 2509 CK
The Netherlands The Hague
The Netherlands

Телефон: +31 (0)70 333 7000 Факс: +31 (0)70 333 7077

Веб-сайт: www.safetyboard.nl

Примечание: Настоящий отчет публикуется на голландском и английском языках. В случае расхождения в толковании между голландским и английским вариантами текста, преимущественную силу имеет английский вариант.

1. Введение

1.1 Общая информация



Рис. 1: Архивное фото самолета, о котором идет речь (источник: *Mir Zafriz, Planespotters.net*).

Номер происшествия:	LV2014080
Тип самолета и регистрационный номер:	Boeing 777-2H6ER, 9M-MRD
Количество и тип двигателей:	2 x Rolls-Royce Trent 892B
Место:	Вблизи Грабово, Украина
Дата и время (UTC):	17 июля 2014 года в 13 ч. 20 м.
Тип полета:	Регулярный пассажирский рейс
Число лиц на борту:	Экипаж — 15 (4 — летный экипаж, 11 — обслуживающий экипаж); пассажиры — 283
Телесные повреждения:	Экипаж — 15 (смертельный исход); пассажиры — 283 (смертельный исход)
Характер причиненного вреда:	Самолет уничтожен

1.2 Расследование

18 июля 2014 года примерно в 06 ч. 00 м. Национальное бюро по расследованию авиационных происшествий Украины (НБРАП) направило уведомление о том, что 17 июля 2014 года в 13 ч. 20 м. самолет «Боинг 777-200» с регистрационным номером 9M-MRD, принадлежащий авиакомпании «Малазийские авиалинии», исчез к западу от промежуточного пункта маршрута ТАМАК. НБРАП получило от Государственного предприятия обслуживания воздушного движения Украины (УКРАЭРОПУХ) уведомление о том, что связь с летным экипажем потеряна. Сигнал с аварийного радиомаяка (ELT) был получен, и его приблизительное местонахождение было определено.

Согласно пункту 4.1 Приложения 13 к Конвенции ИКАО — Расследование авиационных инцидентов и происшествий — уведомление было направлено Малайзии (государство регистрации и государство эксплуатанта), Соединенным Штатам Америки (государство разработчика и государство-изготовитель) и Международной организации гражданской авиации. Уведомление было также направлено Нидерландам и Австралии как государствам, понесшим человеческие жертвы.

НБРАП приступило к расследованию в день, когда произошло это событие. Расследование было передано Нидерландскому управлению безопасности 23 июля 2014 года. Расследование продолжается, и окончательный доклад будет опубликован в надлежащее время. Нидерландскому управлению безопасности оказывали содействие эксперты из Австралии (ATSB), Франции (BEA), Германии (BFU), Индонезии (NTSC), Италии (ANSV), Малайзии (DCA), Российской Федерации (Федеральное агентство воздушного транспорта), Межгосударственного авиационного комитета (МАК)², Украины (НБРАП), Соединенного Королевства (AAIB), Соединенных Штатов Америки (NTSB) и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Помимо этого, несколько других стран предложили свою помощь следственной группе Нидерландского управления безопасности. В то время когда они предложили свою поддержку, не было необходимости в какой-либо непосредственной помощи, однако их предложение было оценено по достоинству. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) консультировала Нидерландское управление безопасности по процедурным вопросам для обеспечения полного соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики, изложенных в Приложении 13.

Событие произошло над открытыми сельскохозяйственными землями к югу и западу от деревни Грабово на востоке Украины. Во время этого события в Украине шел вооруженный гражданский конфликт между вооруженными группами и украинскими вооруженными силами. Части самолета упали в районе, находившемся под контролем вооруженных групп.

Скоординированный доступ международной группы следователей по вопросам безопасности полетов к месту падения обломков пока невозможен. Нидерландское управление безопасности намеревается побывать на этом месте, как только появится возможность для безопасного проведения дальнейшего расследования обломков. Вместе с тем следователи из НБРАП совершили ряд коротких выездов на это место в период с 19 июля 2014 года по 21 июля 2014 года и сфотографировали предметы обломков. Эти фотографии были предоставлены в распоряжение следственной группы. Уполномоченный по расследованию (УПР), проводимому Нидерландским управлением безопасности, также получил от малазийской следственной группы фотографии и отчет в отношении расследования, проведенного группой на месте. Это расследование было проведено по их собственной инициативе в период с 22 июля 2014 года по 24 июля 2014 года. Полученная информация используется в рамках расследования, проводимого Нидерландским управлением безопасности.

² Межгосударственный авиационный комитет (МАК) является региональной организацией, ведущей расследования происшествий в сфере гражданской авиации в государствах-членах Содружества Независимых Государств (СНГ).

На протяжении трех недель следственная группа проводила свое расследование из Киева (Украина). После этого группа переместилась в офис Нидерландского управления безопасности в Нидерландах. В соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО следственная группа Нидерландского управления безопасности включает уполномоченных представителей³ и технических советников из Малайзии (государство эксплуатанта и государство регистрации), Украины (государство места события), Российской Федерации (государство, представившее информацию по запросу), Соединенного Королевства (государство разработчика и государство-изготовитель двигателей), Соединенных Штатов Америки (государство разработчика и государство-изготовитель самолета) и Австралии (государство, представившее информацию по запросу).

В ходе расследования используется широкий круг информации, включая:

- сведения о техническом обслуживании самолета, полученные от эксплуатанта;
- полетные эксплуатационные данные, полученные от эксплуатанта и от различных международных услугодателей:
 - НОТАМ⁴;
 - план полета;
 - погодные условия;
 - состояние экипажа;
- снимки, имеющиеся в открытом доступе и полученные от НБРАП, Австралийской федеральной полиции (AFP) и Департамента гражданской авиации Малайзии (DCA);
- спутниковые изображения, полученные в дни после события;
- данные наблюдения пунктов управления воздушным движением (УВД), полученные от УКРАЭРОРУХ;
- данные наблюдения пунктов УВД, полученные от Российской Федерации;
- данные устройства записи данных полета (FDR) и регистратора речевой информации (CVR) с самолета.

³ Лицо, назначенное государством для участия в расследовании, проводимом другим государством.

⁴ Извещение для пилотов (НОТАМ) — это сообщение, направляемое авиационными органами для оповещения пилотов о потенциальных опасностях вдоль маршрута полета или в каком-то месте, которые могут сказаться на безопасности полета. НОТАМ представляют собой несекретные извещения или сообщения, рассылаемые средствами электросвязи и содержащие сведения относительно установки, условий или изменения в том, что касается любого аэронавигационного оборудования, службы, процедуры или опасности, своевременная осведомленность о которых крайне важна для персонала и систем, имеющих отношение к выполнению полетов.

2. Установленные факты

2.1	История полета	11
2.2	Увечья, причиненные людям	13
2.3	Повреждения, причиненные самолету	14
2.4	Организация воздушного движения	14
2.4.1	Общая информация	14
2.4.2	Стандартные эшелоны полета	14
2.4.3	Ограничения воздушного пространства	14
2.5	Управление воздушным движением	15
2.5.1	Данные наблюдения пунктов УВД	15
2.5.2	Сообщения пунктов УВД	15
2.5.3	Другие рейсы	16
2.5.4	Расшифровка записей УВД	16
2.6	Информация о персонале	18
2.7	Информация о самолете	18
2.8	Метеорологическая информация	19
2.9	Бортовые самописцы	20
2.9.1	Извлечение	20
2.9.2	Регистратор речевой информации	21
2.9.3	Устройство записи данных полета	22
2.10	Информация об обломках и месте падения	24
2.10.1	Разброс обломков	24
2.10.2	Повреждения кабины пилотов и передней части	25
2.10.3	Основное место падения обломков (основное место)	28
2.10.4	Задняя часть фюзеляжа	29

2. Установленные факты

2.1 История полета

17 июля 2014 года самолет «Боинг 777-2Н6ЕР», принадлежавший авиакомпании «Малазийские авиалинии» и совершавший рейс МН17, вылетел из амстердамского аэропорта «Схипхол» в Международный аэропорт Куала-Лумпура в Малайзии. Компания «Малазийские авиалинии» составила и представила план полета, который был одобрен всеми заинтересованными центрами управления воздушным движением для их соответствующих районов. Согласно плану полета, рейс МН17 должен был первоначально лететь на эшелоне 330 (эшелон 330)⁵ над Украиной до промежуточного пункта маршрута РЕКТТ, который находится на границе района полетной информации (РПИ) между Киевским РПИ (UKBV) и Днепропетровским РПИ (UKDV). От промежуточного пункта маршрута РЕКТТ план полета указывает эшелон 350 для остальной части маршрута над Украиной.

Согласно данным УВД в 12 ч. 53 м. самолет летел в границах Днепропетровского РПИ, сектор контроля 2, на эшелоне 330, и контролировался центром УВД с позывным сигналом Dnipro Control. В тот момент времени Dnipro Control спросил, может ли рейс МН17 перейти на эшелон 350 в соответствии с планом полета рейса МН17, а также для того, чтобы устранить потенциальный конфликт с точки зрения расстояния с другими летательными аппаратами в этом районе — другим самолетом «Боинг 777», летевшим на эшелоне 330 и приближавшимся сзади.

Экипаж ответил, что он не может сделать это, и запросил разрешения остаться на эшелоне 330. Dnipro Control согласился с этим. В качестве альтернативы с целью устранить конфликт с точки зрения расстояния другой самолет перешел на эшелон 350. Согласно данным УВД в 13 ч. 00 м. экипаж рейса МН17 запросил разрешения на отклонение от маршрута полета на 20 миль влево ввиду погодных условий. Dnipro Control опять согласился с этим, после чего экипаж спросил, свободен ли эшелон 340. Dnipro Control информировал борт МН17, что в то время эшелон 340 не был свободен, и дал рейсу указание некоторое время оставаться на эшелоне 330. В 13 ч. 07 м. рейс был передан в Днепропетровскую зону диспетчерского контроля 4, также с позывным сигналом Dnipro Control.

В 13:19:53 радиолокационные данные показывали, что самолет летел на расстоянии 3,6 миль к северу от осевой линии воздушной трассы L980, отклонившись влево от маршрута полета, когда Dnipro Control дал экипажу указание изменить маршрут полета непосредственно в направлении промежуточного пункта RND ввиду наличия других воздушных судов. Экипаж подтвердил получение в 13:19:56. В 13:20:00 Dnipro Control передал дальнейшее разрешение УВД на полет от пункта RND непосредственно в направлении пункта TIKNA, но никакого подтверждения не было получено.

Данные с устройства записи данных полета и цифрового регистратора речевой информации прекратили поступать в 13:20:03. С самолета не было получено никаких сообщений о бедствии.

⁵ Эшелон 330 равняется примерно 33 000 футов (10 058 км).

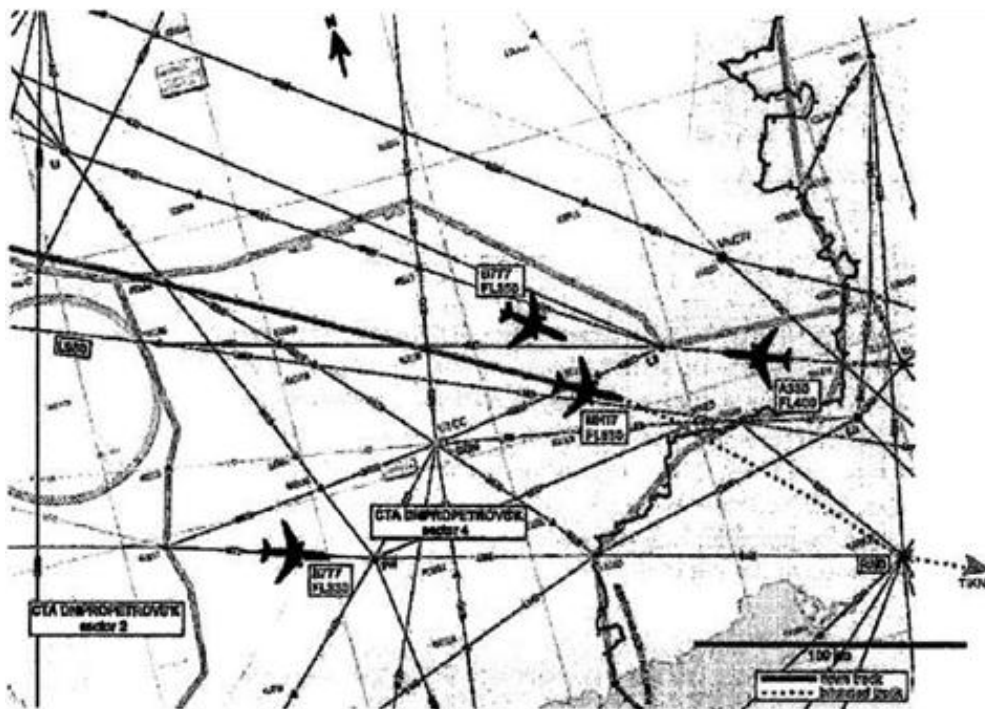


Рис. 2: Изображение, полученное от Днепропетровского РПИ, диспетчерские зоны 2 и 4, маршрут реального (красная линия) и разрешенного УВД (прерывистая красная линия) полета борта МН17. Кроме того, показаны типы и эшелоны трех коммерческих самолетов, пролетавших в том же районе (см. 2.5.3). На изображении показана ситуация на 13 ч. 20 м. (источник: УКРАЭРОПУХ).

2.2 Увечья, причиненные людям

На борту рейса МН17 находилось 283 пассажира и 15 членов экипажа. Оставшихся в живых не было. Все члены экипажа были гражданами Малайзии. Пассажиры самолета были гражданами следующих стран:

Нидерланды	193
Малайзия	43
Австралия	27
Республика Индонезия	12
Соединенное Королевство	10
Федеративная Республика Германия	4
Бельгия	4
Республика Филиппины	3
Канада	1
Новая Зеландия	1

Указанные выше национальности отражают информацию, представленную авиакомпанией на основе паспортов, использовавшихся при регистрации пассажиров. Некоторые из пассажиров имели несколько национальностей, что вызывает различия в сведениях о количестве граждан той или иной национальности, публикуемых средствами массовой информации.

2.3 Повреждения, причиненные самолету

Самолет был разрушен. Обломки разбросаны по большой площади.

2.4 Организация воздушного движения

2.4.1 Общая информация

Функциональными субъектами, причастными к организации воздушного движения (ОВД) в Украине, являются Министерство инфраструктуры, Министерство обороны, Государственная авиационная служба Украины (ГАСУ) и Государственное предприятие обслуживания воздушного движения (УКРАЭРОРУХ), которое является государственным поставщиком маршрутных аэронавигационных услуг (АНСП). Украина является членом организации ЕВРОКОНТРОЛЬ и устраивает свою ОВД в соответствии с концепцией гибкого использования воздушного пространства. Концепция гибкого использования воздушного пространства включает координацию между военным и гражданским компонентами, и в Украине это упрощается в силу того, что в УКРАЭРОРУХ имеются совместные военно-гражданские департаменты.

2.4.2 Стандартные эшелоны полета

Для воздушного движения в РПИ применяется общий принцип стандартных эшелонов полета: нечетные тысячи футов (эшелоны 310, 330, 350) назначаются при магнитном курсе от 0° до 179° и четные тысячи футов (эшелоны 300, 320, 340) — при магнитном курсе от 180° до 359°. Другие эшелоны могут выделяться с разрешения УВД.

Для рейса МН17, следовавшего маршрутом L980 в восточном направлении, эшелон сохранялся на нечетных стандартных уровнях, как это видно из его плана полета для этой части его маршрута: эшелоны 330 и 350.

2.4.3 Ограничения воздушного пространства

Во время события рейс МН17 пролетал через Днепропетровский РПИ (UKDV) в восточной части Украины. УКРАЭРОРУХ издало извещение NOTAM, ограничившее доступ в воздушное пространство ниже эшелона 320 в южной части РПИ вследствие боевых действий между вооруженными группами и украинскими вооруженными силами.

NOTAM A1383/14 установило временную зарезервированную зону с поверхности эшелона 260 в пределах обозначенного района на востоке Украины. NOTAM оставалось в действии с 00 ч. 00 м. 1 июля 2014 года до 23 ч. 59 м. 28 июля 2014 года. В тексте NOTAM говорится, что государственным воздушным судам разрешено пролетать, а самолетам гражданской авиации нужно получать разрешение в штабе украинских вооруженных сил для пролета в районе, упомянутом в NOTAM, на эшелоне ниже 260.

НОТАМ A1492/14 установило временную зарезервированную зону между эшелонами 260 и 320 в пределах района, охватывающего восточную часть временной зарезервированной зоны, установленной на основании НОТАМ A1383/14. НОТАМ A1492/14 действовало с 18 м. 00 м. 14 июля 2014 года до 23 ч. 59 м. 14 августа 2014 года. Это ограничение не касалось полетов украинских государственных воздушных судов.

Во время события рейс МН17 летел на эшелоне 330 в неограниченном воздушном пространстве выше ограниченной зоны, упомянутой в самом последнем НОТАМ.

2.5 Управление воздушным движением

2.5.1 Данные наблюдения пунктов УВД

В связи с этим расследованием данные наблюдения пунктов УВД были получены и от Украины (УКРАЭРОПУХ), и от Российской Федерации. Были получены следующие данные:

- данные основной обзорной РЛС, записанные российскими средствами разведки наблюдением;
- данные вспомогательной обзорной РЛС (SSRI Mode S)⁶
- данные автоматического зависимого наблюдения — вещания (ADS-B)⁷, принимаемые на земле.

Предварительная информация показывает, что украинские и российские обзорные РЛС УВД идентифицировали рейс МН17 как самолет В777-200 на эшелоне 330. Анализ записанных данных наблюдения пунктов УВД продолжается.

2.5.2 Сообщения пунктов УВД

Во время события рейс МН17 находился под управлением Днепропетровского центра управления воздушным движением (Dnipro Radar). Вскоре после 13 ч. 20 м. РЛС и Украины, и Российской Федерации потеряли контакт с самолетом. Последняя радиопередача экипажа началась в 13:19:56 и закончилась в 13:19:59. Днепропетровский центр управления воздушным движением передал радиосообщение рейсу МН17, начавшееся в 13:20:00 и закончившееся в 13:20:05. Экипаж не ответил ни на это сообщение, ни на последующие сообщения. УВД не получало от самолета никаких сообщений о бедствии ни в какое время.

⁶ SSR определяет информацию в отношении идентификации летательного аппарата, его положения и высоте на основе возвращения сигнала, посланного с наземной станции, на который отвечает летательный аппарат.

⁷ ADS-B представляет собой технологию, базирующуюся на летательных аппаратах, посредством которой информация с летательных аппаратов передается на наземные станции.

2.5.3 Другие рейсы

Согласно информации, полученной от НБРАП, записанная информация о наблюдении пунктами УВД показала, что три других коммерческих самолета пролетали над тем же ограниченным воздушным пространством, что и рейс МН17, примерно во время события. Два из этих самолетов летели в восточном направлении и один — в западном. Все они находились под управлением Dnipro Radar. В 13 ч. 20 м. расстояние между МН17 и ближайшим из трех самолетов составляло примерно 30 км. Анализ продолжается.

2.5.4 Расшифровка записей УВД

УКРАЭРОРУХ предоставило запись и расшифровку радио- (RAD) и телефонной связи в отношении рейса МН17. В 13 ч. 08 м. рейс МН17 связался с Dnipro Radar (DNP), сектор 4, находясь на эшелоне 330. После проверочной связи по телефону (TEL, переведено с русского) с Ростовским пунктом управления (RST, Россия) в 13:19:49 рейс МН17 получил разрешение на пролет через промежуточный пункт маршрута RND, что было подтверждено экипажем. В 13:20:00 Dnipro дал рейсу МН17 разрешение на пролет непосредственно к промежуточному пункту ТІКНА после прохода через RND, но это разрешение не было повторено для контроля. С этого времени и вплоть до 13:35:50 DNP вызывал МН17 несколько раз, но не было получено никакого ответа. Экипаж другого самолета, пролетавшего поблизости, спросили, находится ли рейс МН17 в пределах их видимости или видим ли он на бортовых приборах. Экипаж этого самолета ответил, что самолет им не виден и что бортовые приборы не показывают рейс МН17.

Таблица 1

Расшифровка радио- и телефонных переговоров

Время	От кого	Кому	Средство	Текст
13:08:00	МН17	DNP	Радио	«Днипро радар», «Малазийский» один семь, эшелон 330
	DNP	МН17	Радио	«Малазийский» один семь, «Днипро радар», добрый день, радиолокационный контакт
	МН17	DNP	Радио	«Малазийский» один семь
13:19:21	DNP	RST	Телефон	Да
	RST	DNP	Телефон	Итак, «Днепр, «Ростов один». Можете дать «Малазийскому» курс (направление) на Ростов до пункта RND, у нас там три таких
	DNP	RST	Телефон	«Малазийскому» - который семнадцатый?
	RST	DNP	Телефон	Да, затем мы вернем его опять к ТІКНА
	DNP	RST	Телефон	Прекрасно (окей)
	RST	DNP	Телефон	Да, спасибо

Время	От кого	Кому	Средство	Текст
13:19:49	DNP	MH17	Радио	«Малазийский» один семь, ввиду активности движения следуйте напрямую к пункту «РОМЕО НОВЕМБЕР ДЕЛЬТА»
13:19:56	MH17	DNP	Радио	«РОМЕО НОВЕМБЕР ДЕЛЬТА», «Малазийский» один семь
13:20:00	DNP	MH17	Радио	«Малазийский» один семь, после пункта «РОМЕО НОВЕМБЕР ДЕЛЬТА» ожидайте прямой курс до ТИКНА
13:21:10	DNP	MH17	Радио	«Малазийский» один семь, как вы меня слышите? «Малазийский» один семь, «Днипро радар»
13:21:36	DNP	MH17	Радио	«Малазийский» один семь, «Днипро радар»
13:22:02	DNP	MH17	Радио	«Малазийский» один семь, «Днипро радар»
13:22:05	RST	DNP	Телефон	Слушаю вас, это Ростов
	DNP	RST	Телефон	Ростов, вы наблюдаете «Малазийский» по... по ответу?
	RST	DNP	Телефон	Нет, похоже, что его сигнал стал распадаться
	DNP	RST	Телефон	Да, он не отвечает и на наши вызовы
	RST	DNP	Телефон	Не отвечает на вызовы, так?
	DNP	RST	Телефон	Да. И мы пока не видим его. Значит, вы дали им поворот, они подтвердили и...
	RST	DNP	Телефон	И это все, так?
	DNP	RST	Телефон	Да, он пропал
	RST	DNP	Телефон	Подождите, я запрошу
	DNP	RST	Телефон	Вы ничего не видите на первичном?
	RST	DNP	Телефон	Да, да, да, ничего. Мы ничего не видим
	DNP	RST	Телефон	Ладно, мы вызываем их сейчас здесь

Во время происшествия самолет летел в неограниченном воздушном пространстве, под контролем УВД, по маршруту и на высоте, которые были указаны УВД.

2.6 Информация о персонале

Из-за продолжительности полета летный экипаж состоял из четырех летчиков: двух пилотов и двух сменных пилотов. Согласно информации полученной от «Малазийских авиалиний», все члены летного экипажа обладали надлежащей квалификацией для управления «Боингом-777» в ходе коммерческих пассажирских перевозок и имели действительные врачебные свидетельства. Оба капитана имели более 10 000 летных часов, включая более 7000 часов на «Боинге-777». Оба вторых пилота имели более 3000 летных часов, включая чуть более 200 часов на «Боинге-777».

Обслуживающий экипаж состоял из одиннадцати человек.

Согласно информации, полученной от «Малазийских авиалиний», экипаж имел надлежащие лицензии и действительные врачебные свидетельства для полета на этом рейсе.

2.7 Информация о самолете

Самолет, «Боинг-777-2H6ER», был широкофюзеляжным пассажирско-транспортным самолетом, оснащенным двумя двигателями Rolls-Royce Trent 892B. Он был произведен в Соединенных Штатах Америки в 1997 году и имел серийный номер 28411.

Согласно данным, полученным от эксплуатанта, самолет был выпущен в эксплуатацию 16 ноября 2013 года после капитального ремонта⁸. Последняя проверка технического состояния, короткий осмотр⁹, была проведена 16 апреля 2014 года.

Рейсу, во время которого произошла катастрофа, предшествовал полет в амстердамский аэропорт «Схипхол». Технические документы, полученные от агента-распорядителя в «Схипхоле», показали, что во время подготовки к обратному рейсу в амстердамском аэропорту «Схипхол» в двигатель № 1 (левый двигатель) было добавлено моторное масло. В документах отмечалось, что во время полета в Амстердам расход масла был в пределах нормы. В отношении самолета или его систем не было никаких технических жалоб. В документе о транзитной проверке было подтверждено, что для его полета в Международный аэропорт Куала-Лумпура была произведена дозаправка самолета топливом и транзитная проверка.

Согласно документам, самолет при вылете находился в годном для эксплуатации в воздухе состоянии, и никаких известных технических сбоев не было.

⁸ В этом случае обслуживание состояло в проверке D-check. Согласно правилам «Малазийских авиалиний», такая проверка должна осуществляться каждые 8 лет.

⁹ В этом случае обслуживание состояло в проверке A-check. «Малазийские авиалинии» выполняют эту проверку каждые 550 летных часов.

2.8 Метеорологическая информация

Метеорологическая информация была получена от Королевского нидерландского метеорологического института (KNMI) и от Главной метеослужбы Соединенного Королевства.

Во время происшествия над Украиной наблюдалась активная барическая ложбина с кучево-дождевыми облаками, причем наибольшая интенсивность отмечалась вдоль линии, ведущей от Крыма в северо-западном направлении к Западной Украине. Большее число изолированных гроз отмечалось ближе к месту происшествия, и к северо-западу от Донецка было зафиксировано несколько разрядов молний.

Анализ наземных наблюдений показывает, что вблизи места происшествия были зарегистрированы многочисленные грозовые ливни. Чуть к западо-юго-западу от последнего известного местоположения самолета во время происшествия наблюдались кучево-грозовые (СВ) облака, достигавшие эшелона 350.

Согласно фактическим метеосводкам, условия по всему району были в целом облачными, и наблюдения показывали слой облачности с прояснениями на высоте примерно 10 000 футов. Видимость по всему региону была хорошая — 10 км или больше, — и самым низким отмеченным основанием облаков были некоторые рассеянные слои на высоте 3300 футов в UKDD (Днепропетровск, Украина) и UKDE (Запорожье/Мокрая, Украина).

Ветры на поверхности были северными и северо-восточными, и с высотой они постепенно меняли направление, в конечном итоге переходя на юго-западное направление на высоте примерно 23 000 футов, после чего они увеличивались по скорости с высотой вплоть до границы тропосферы, которая была указана на высоте примерно 40 000 футов. Ветер по данным метеосводки на эшелоне 320 дул под углом 166 градусов со скоростью 13 узлов.

В районе можно было различить три различных типа погоды, что показано на рис. 3.

Зеленая зона (включает район происшествия) содержит главным образом кучевые и высокие кучевые облака. Плотность облачного покрытия составляет между 3/8 и 6/8, нижняя кромка облачности находится на высоте примерно от 3000 до 5000 футов. Верхняя кромка облачности достигает примерно эшелона 100 (10 000 футов).

Желтая зона содержит в основном кучево-дождевые облака (тучи). Плотность облачного покрытия составляет большей частью 8/8. Нижняя кромка облачности находится на высоте примерно от 3000 до 5000 футов, а верхняя кромка облачности достигает эшелона 350 (35 000 футов).

Красная зона содержит в основном высокостроистые и перистые облака, и плотность облачного покрытия составляет большей частью 8/8, а нижняя кромка облачности находится на высоте примерно 10 000–20 000 футов. Красная зона содержит большей частью тонкие слоистые облака, достигающие местами 20 000–30 000 футов.



Рис. 3: Плотность облачного покрытия по состоянию на 12 ч.00 м.17 июля¹⁰. Обведенная зеленая точка означает последнее местоположение самолета. Желтая зона к юго-западу от места происшествия содержит в основном кучево-дождевые облака с возможными грозами. (Источник: KNMI)

Анализ метеорологической обстановки продолжается.

2.9 Бортовые самописцы

2.9.1 Извлечение

Бортовые самописцы не были извлечены с места падения обломков экспертами из состава группы по расследованию на основании Приложения 13 — лица, не известные группе, унесли их с этого места. 21 июля 2014 года самописцы были переданы малазийскому должностному лицу в Донецке представителями вооруженной группировки, контролирующей этот район. Самописцы были доставлены поездом из Донецка в Харьков под опекой малазийского должностного лица, которого сопровождали голландские должностные лица, и затем транспортированы в Киев, также под опекой малазийского должностного лица и в сопровождении голландских должностных лиц и сотрудников ИКАО. В Киеве самописцы были переданы Нидерландскому управлению безопасности 22 июля 2014 года.

Сразу после их передачи Нидерландскому управлению безопасности самописцы были перевезены в лабораторию Отделения по расследованию авиационных происшествий в Фарнборо, Соединенное Королевство, в сопровождении международной группы следователей по вопросам безопасности полетов из Германии, Малайзии, Нидерландов, Украины, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и представителей ИКАО. В Фарнборо к группе присоединился французский эксперт, после чего началась работа по скачиванию данных с обоих самописцев. Позднее к группе присоединился также следователь по вопросам безопасности полетов из Межгосударственного авиационного комитета.

¹⁰ Это изображение было выбрано из имеющихся спутниковых изображений. Время, когда был сделан этот снимок, ближе всего соответствует времени катастрофы.

Никаких доказательств или признаков манипуляции с самописцами не было обнаружено.

2.9.2 Регистратор речевой информации

Повреждения

Корпус CVR (рис. 4) был поврежден, и, хотя на табличке с основными данными номера модели и серии были нечитаемыми, серийный номер 1366, совпавший с тем, который был предоставлен «Малазийскими авиалиниями», был найден выштампованным на внутренней стороне шасси. Внешние повреждения, обнаруженные на CVR, соответствуют повреждениям при ударе; модуль внутренней памяти остался неповрежденным. Объем записи на этом самописце составляет 30 минут.

Все 30 минут были успешно скачаны, и они содержат достоверные данные о полете.

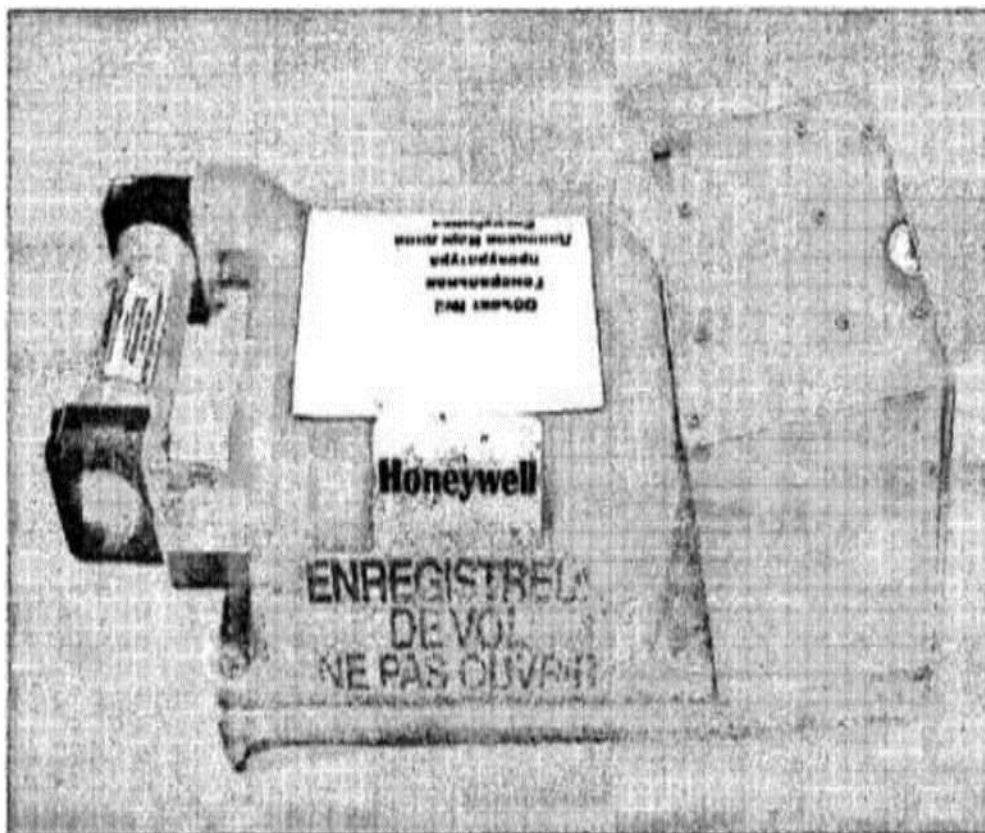


Рис. 4: Регистратор речевой информации. (Источник: AAIB)

Информация

Воспроизведение записи на CVR соответствовало переговорам с УВД (см. расшифровку записей УВД). Запись также содержала связь с экипажем, которая не содержала никаких указаний на то, что во время полета происходило что-то ненормальное. Звукозапись на CVR прекратилась внезапно. Воспроизведение записи на CVR не выявило никаких авиационных звуковых предупреждений или сигналов тревоги о неисправностях в системах. Детальный анализ продолжается.

Никаких авиационных звуковых предупреждений или сигналов тревоги о неисправностях в системах не прозвучало на записи переговоров в кабине экипажа, которая прекратилась в 13:20:03. Связь с экипажем не содержала никаких указаний на то, что во время полета происходило что-то ненормальное.

2.9.3 Устройство записи данных полета

Повреждения

Табличка на корпусе FDR (рис. 5) показала, что это была модель с сопутствующим сигналом № 980-4700-003 с серийным номером 2196. Эти детали соответствовали деталям, предоставленным «Малазийскими авиалиниями». Самописец был поврежден, но модуль внутренней записи остался неповрежденным. Внешние повреждения, обнаруженные на FDR, соответствуют повреждениям при ударе. Запись на FDR, которая может содержать 25 часов оперативных данных, была успешно скачана, и она содержит достоверные данные о полете, с которым произошла катастрофа.

Идентификация

Скачанные данные о полете были расшифрованы с использованием многочисленных технологических средств программного обеспечения различных изготовителей. Данные соответствуют другой записанной информации относительно рейса МН17 «Малазийских авиалиний». Более того, уникальный 24-разрядный адрес самолетного радиолокационного ответчика ИКАО, предоставленный государством регистрации (Малайзия), соответствует зафиксированному 24-разрядному коду самолетного радиолокационного ответчика ИКАО, записанному на FDR. Государство регистрации зарегистрировало самолет с этим кодом как 9M-MRD.



Рис.5: Устройство записи данных полета. (Источник: AAIB)

Информация

Данные на устройстве записи данных полета показали, что самолет летел на эшелоне 330, по постоянному показанному курсу в 115° и с постоянной расчетной воздушной скоростью в 293 узла (путевая скорость в 494 узла равна 915 км в час).

Согласно данным на FDR, оба двигателя работали на крейсерской мощности. Все указания относительно работы двигателей были нормальными.

Не было обнаружено никаких аварийных предупреждений или предостережений в отношении авиационных систем. Данные внезапно прекратили поступать в 13:20:03.

Соответствующие данные из записи на FDR опубликованы в добавлении А (последние 3 минуты). Детальный анализ продолжается.

Все параметры двигателей были нормальными для крейсерского полета. На устройстве записи данных полета не было обнаружено никаких аварийных предупреждений или предостережений в отношении авиационных систем вплоть до прекращения записи в 13:20:03.

2.10 Информация об обломках и месте падения

2.10.1 Разброс обломков

Обломки самолета, выполнявшего рейс МН17, были обнаружены разбросанными по большой площади вблизи сел Рассыпное и Грабово на востоке Украины. Главное место падения обломков находится на расстоянии 8,5 км по азимуту 080° от последнего известного местоположения самолета в полете.

На месте катастрофы было сделано большое количество фотографий, которые позволили идентифицировать некоторые части самолета, в том числе произвести предварительную оценку определения места расположения и характера повреждений на обшивке фюзеляжа и двигателях.

Обломки самолета, идентифицированные на основе сделанных на месте фотографий и спутниковых изображений, состояли из многочисленных крупных и небольших кусков, разбросанных по площади приблизительно 10 км на 5 км (рис. 6). Куски фюзеляжа, предметы груза и багажа были разбросаны по всему месту падения обломков. Было много других неопознанных предметов, которые не показаны на рисунке. Для облегчения поиска местоположения обломков поделено на участки, как это показано на рис. 6. Эти участки совпадают с частями самолета, как они показаны на рис. 7.

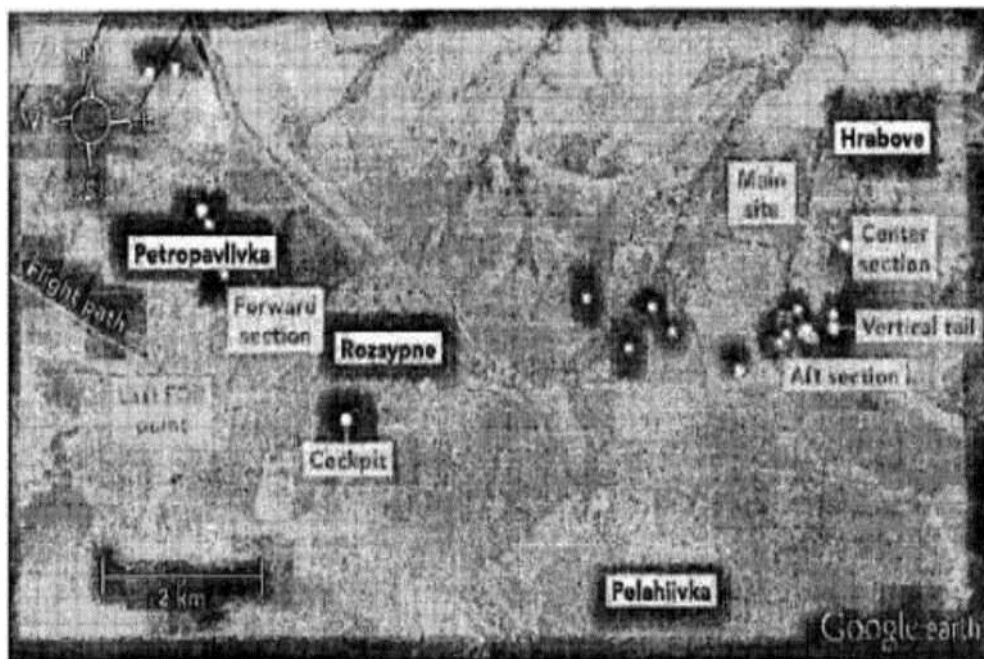


Рис. 6: Последнее место нахождения самолета в полете, взятое из FDR. Разброс обломков сгруппирован по частям самолета (источник: Google Earth. Информация об обломках: Нидерландское управление безопасности).



Рис. 7: Идентификация найденных обломков (черные линии, желтые части) и где на самолете они первоначально находились.

Некоторые фотографии соответствующих частей, местоположение которых было известно, обсуждаются ниже.

2.10.2 Повреждения кабины пилотов и передней части

Крупные части самолета вокруг кабины пилотов и передней части были найдены в районе, находящемся ближе всего от последнего зарегистрированного на FDR местоположения (рис. 6). Среди них были части кабины пилотов, пола переднего грузового отсека и боковой стены кабины пилотов. Остатки кабины пилотов находились на южной оконечности Россыпного, в 2,3 км к востоку от последнего зарегистрированного на FDR местоположения.

Фотографии некоторых обломков показывают, что ряд кусков содержит многочисленные дыры и вмятины. Примером обломка, содержащего такого рода повреждения, была часть обшивки ниже левого иллюминатора кабины экипажа (рис. 8), найденная в поселке Петропавловка.

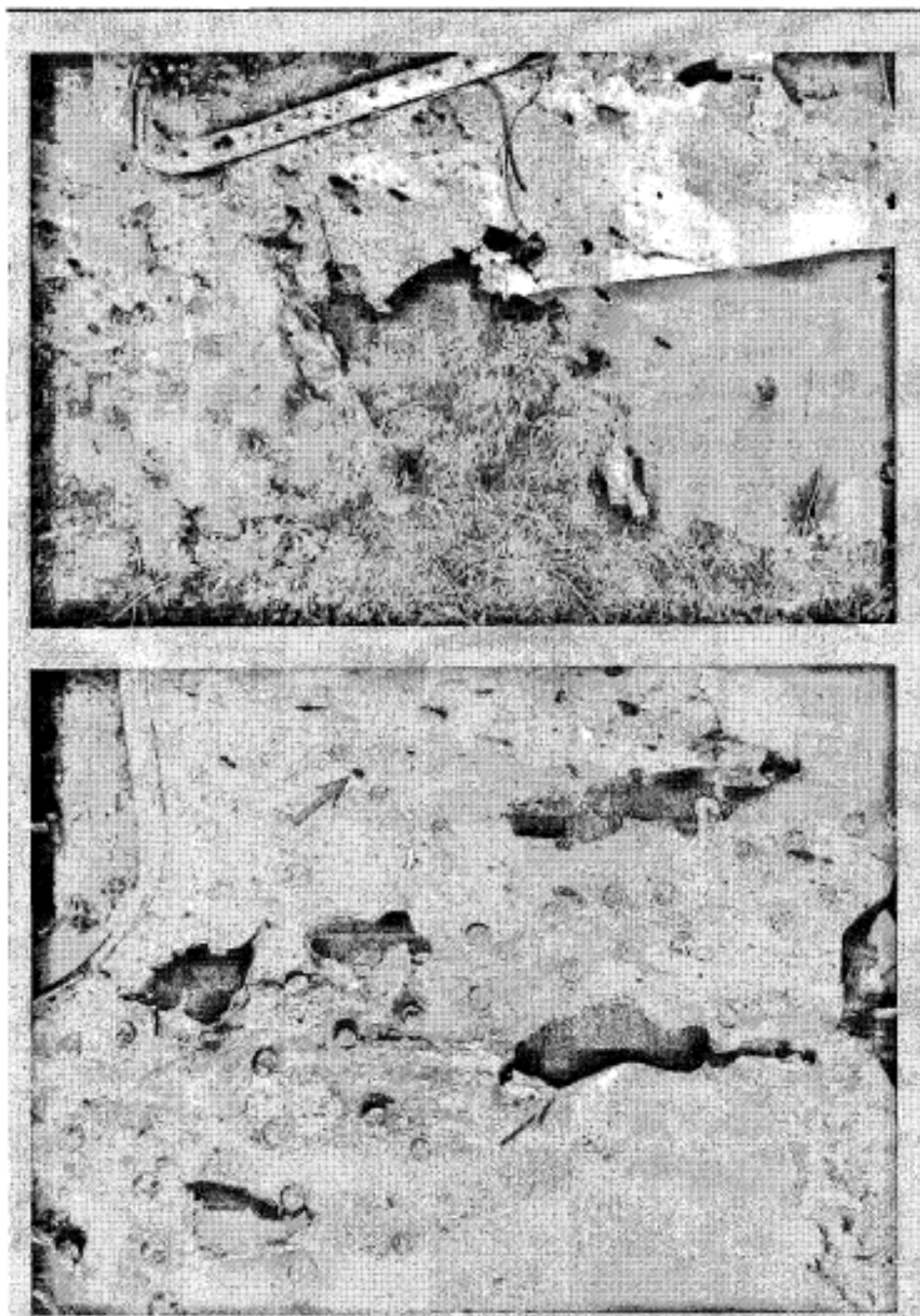


Рис. 8: Обшивка передней части фюзеляжа из-под левого иллюминатора кабины пилотов, содержащая многочисленные мелкие отверстия и вмятины (сверху); увеличенное изображение правого верхнего угла этой обшивки (снизу), на котором видны пробоины (желтая стрелка) и поверхностные точечные раковины (красная стрелка). (Источник: DCA и AFP)

Примерно в 1,7 км к северу от места, где был найден элемент иллюминатора кабины экипажа, находилась часть верхнего свода кабины экипажа с дырами, указывающими на проникновение снаружи (рис. 9).



Рис. 9: Часть внутреннего верхнего свода кабины экипажа, показывающая проникновения предметов снаружи. (Источник: DCA)

Поскольку следственная группа еще не имела возможности изъять эти компоненты для судебной экспертизы, фотографии обломков показывают, что материал вокруг дыр был деформирован таким образом, который соответствует пробоинам от предметов с большой энергией. Особенности деформации материала вокруг пробоин, как представляется, указывают на то, что предметы попали из-за пределов фюзеляжа.

Пробоины, идентифицированные на изображениях пола кабины пилотов, наводят на мысль о том, что небольшие предметы проникли на уровне выше пола кабины пилотов (рис. 10).

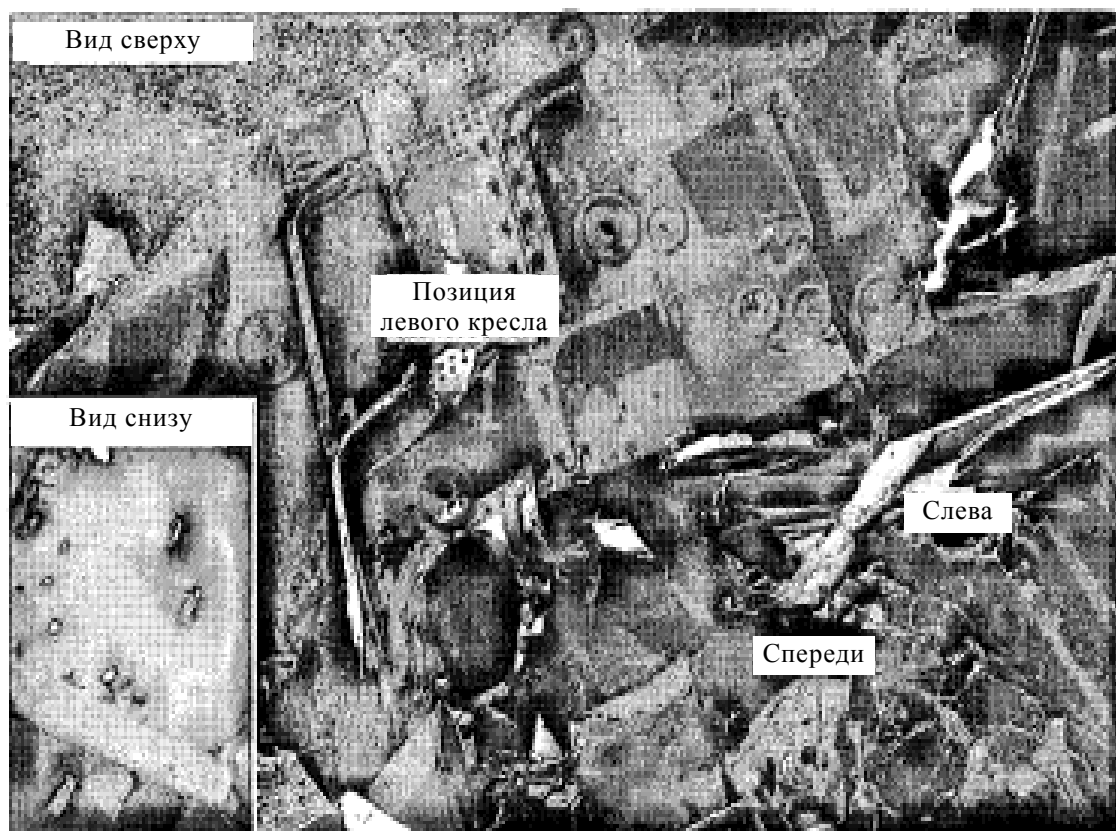


Рис. 10: Пол кабины пилотов с частями пола, показывающими пробоины (красные кружки), полученные на уровне выше пола. (Источник: NBAAI)

Детальное изучение структурных повреждений продолжается. Судебная экспертиза будет проведена в том случае, если удастся вывезти обломки.

Тип повреждений, замеченных в передней части фюзеляжа и в части самолета, где находится кабина пилотов, соответствует повреждениям, которые можно ожидать от большого количества предметов с большой энергией, проникших в самолет снаружи.

2.10.3 Основное место падения обломков (основное место)

Основное место находится в юго-западном углу села Грабово, в 8,5 км от последнего зарегистрированного на FDR местоположения самолета. В этом месте находятся крылья, оба двигателя, основная опора шасси и часть фюзеляжа (рис. 11). Части самолета, разбросанные по всему основному месту, горели после падения.

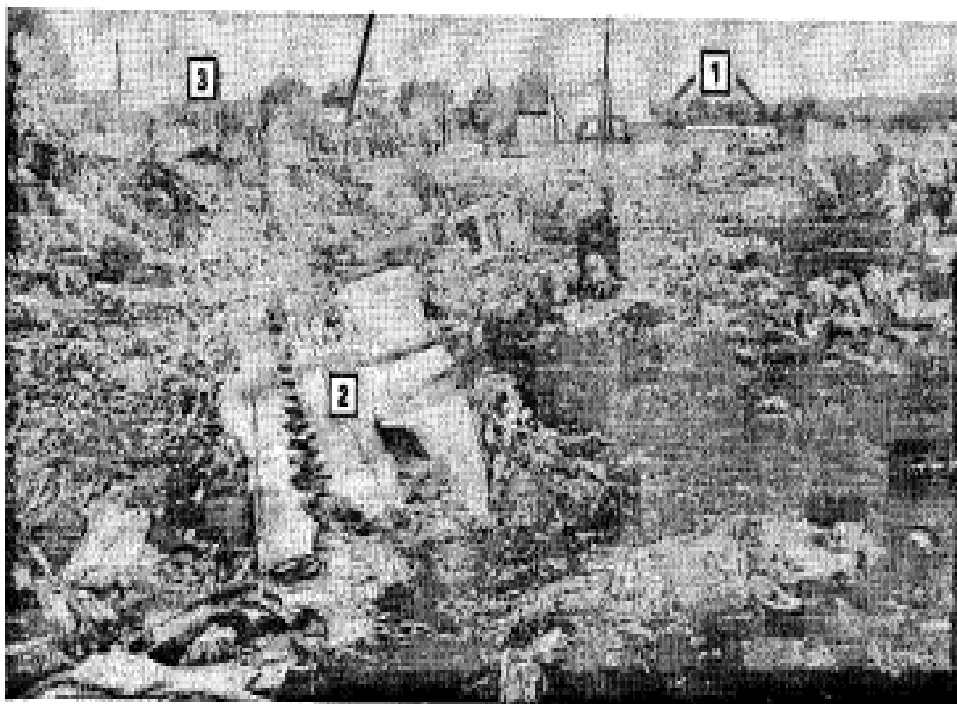


Рис. 11: Основное место падения обломков, на котором видны части двигателей (1), крыло со смотровыми люками (2) и основная опора шасси (3). (Источник: NBAAI)

2.10.4 Задняя часть фюзеляжа

Вертикальное хвостовое оперение (рис. 12) было найдено в поле к югу от Грабово, примерно в 8 км от последнего зарегистрированного на FDR местоположения. Вертикальное хвостовое оперение было все еще прикреплено к верхней хвостовой части фюзеляжа. Руль и часть передней кромки вертикального хвостового оперения не были прикреплены. Остатки хвостовой части фюзеляжа, центральной части горизонтального стабилизатора и предметы из кабины были найдены примерно в 100 м к северу от вертикального хвостового оперения.

Кусок обшивки хвостовой части фюзеляжа с правой стороны (рис. 13) находился в 330 м к западу от вертикального хвостового оперения, и в том же месте находились концевой обтекатель левого крыла и правый горизонтальный стабилизатор. Левый горизонтальный стабилизатор был найден еще в 330 м к западу.

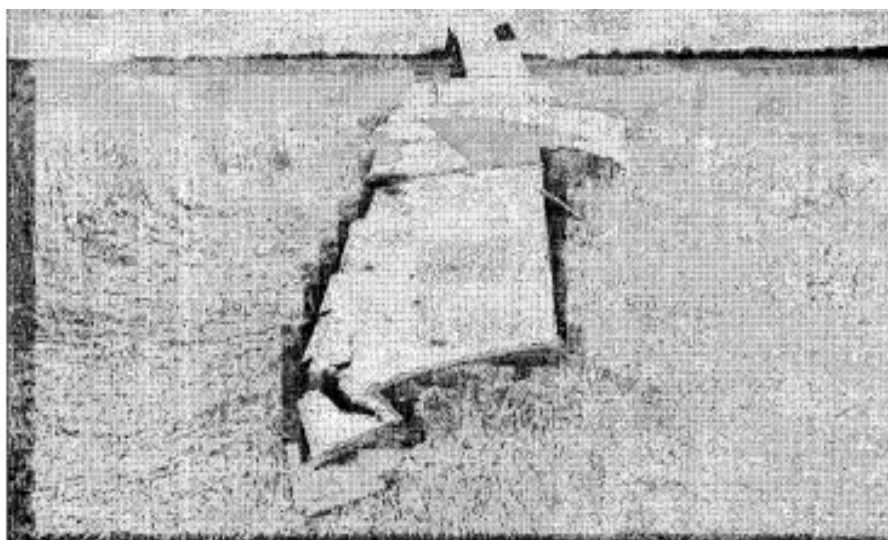


Рис. 12: Вертикальное хвостовое оперение. (Источник: DCA)



Рис. 13: Обшивка хвостовой части фюзеляжа, правая сторона, с частичной регистрацией самолета. (Источник: NVAAT)

Разброс кусков самолета по большой площади указывает на то, что самолет развалился в воздухе. Передние части самолета были найдены ближе всего от последней зарегистрированной на FDR точки, а это говорит о том, что эти части отвалились первыми. Центральная и хвостовая части самолета были найдены значительно дальше на восток. Это говорит о том, что эти части продолжали лететь по траектории вниз и вперед, прежде чем рассыпаться.

Тот факт, что многие части конструкции самолета были разбросаны по большой площади, указывает на то, что самолет развалился в воздухе.

3. Резюме установленных фактов

Экипаж

Согласно информации, полученной от «Малазийских авиалиний», экипаж имел надлежащие лицензии и действительные медицинские свидетельства для полета на этом рейсе.

Самолет

Согласно документам, самолет при вылете из амстердамского аэропорта «Схипхол» находился в годном для эксплуатации в воздухе состоянии, и никаких известных технических сбоев не было.

CVR/FDR

Никаких доказательств или признаков манипуляции с самописцами не было обнаружено.

На регистраторе речевой информации не было никаких аварийных предупреждений или предостережений в отношении несрабатывания авиационных систем. Разговоры между членами экипажа не указывали на какие-то сбои или аварийную ситуацию до происшествия.

Параметры двигателей соответствовали нормальной работе во время полета. Не было обнаружено никаких аварийных предупреждений или предостережений в отношении двигателей или авиационных систем.

На устройстве записи данных полета не было обнаружено никаких технических сбоев или предупреждений в отношении рейса, с которым произошла катастрофа.

Обе записи закончились в 13:20:03.

УВД/Воздушное пространство

Во время происшествия рейс МН17 летел на эшелоне 330 в неограниченном воздушном пространстве Днепропетровского РПИ (UKDV) в восточной части Украины с постоянным курсом, постоянной скоростью и высотой, когда прекратило работу устройство записи данных полета. УКРАЭРОПУХ издало извещение НОТАМ, ограничившее доступ в воздушное пространство ниже эшелона 320.

Последняя радиопередача экипажа началась в 13:19:56 и закончилась в 13:19:59.

Последние радиопередачи Днепропетровского центра управления воздушным движением рейсу МН17 начались в 13:20:00 и закончились в 13:20:05. Экипаж не ответил ни на эти передачи.

УВД не получило никаких сообщений о бедствии.

Согласно радиолокационным данным, во время происшествия три коммерческих самолета находились в том же районе диспетчерского контроля, что и рейс МН17. Все они находились под управлением Dnipro Radar. В 13 ч. 20 м. расстояние между МН17 и ближайшим из этих самолетов составляло примерно 30 км.

Повреждения

Повреждения, замеченные в передней части фюзеляжа и в части самолета, где находится кабина пилотов, как представляется, указывают на удары большого количества предметов с большой энергией из-за пределов самолета.

Тип повреждений, замеченных в передней части фюзеляжа и в части самолета, где находится кабина пилотов, не соответствует повреждениям, которые можно ожидать от какого-либо известного типа неисправности самолета, его двигателей или систем.

Тот факт, что многие части конструкции самолета были разбросаны по большой площади, указывает на то, что самолет развалился в воздухе.

На основе полученных к настоящему времени результатов не было обнаружено никаких признаков каких-либо технических или эксплуатационных проблем с самолетом или экипажем перед тем, как запись на CVR и FDR прекратилась в 13:20:03.

Повреждения, замеченные в передней части самолета, как представляется, указывают на то, что самолет был пробит большим количеством предметов с большой энергией из-за пределов самолета. Вполне вероятно, что эти повреждения привели к потере структурной целостности самолета, приведшей к его разрушению в полете.

4. Действия по обеспечению безопасности

Государственное предприятие обслуживания воздушного движения (УКРАЭРОРУХ)

- В 14 ч. 56 м. 17 июля 2014 года УКРАЭРОРУХ издало извещение NOTAM A1507/14, добавив еще одну зону над существовавшей (которая была упомянута в NOTAM A1492/14) с эшелона 320 до неограниченной высоты.
- В 00 ч. 07 м. 18 июля 2014 года УКРАЭРОРУХ издало извещение NOTAM A1517/14, которое увеличило размеры ограниченной зоны и ввело ограничение с поверхности до неограниченной высоты.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

- 29 июля 2014 года ИКАО в сотрудничестве с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (АСИ) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO) объявили об итогах срочного заседания, посвященного рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликта, которые сводятся к тому, что ИКАО при поддержке своих партнеров по этой индустрии:

- незамедлительно создаст целевую группу старшего уровня в составе государственных и отраслевых экспертов, которая будет заниматься связанными с гражданской безопасностью и национальной безопасностью аспектами этой проблемы, в частности тем, как можно эффективно собирать и распространять информацию;
- представит выводы целевой группы как можно скорее специальному заседанию Совета ИКАО для принятия мер.

В феврале 2015 года ИКАО созывает конференцию высокого уровня по вопросам безопасности с участием всех ее 191 государства-члена.

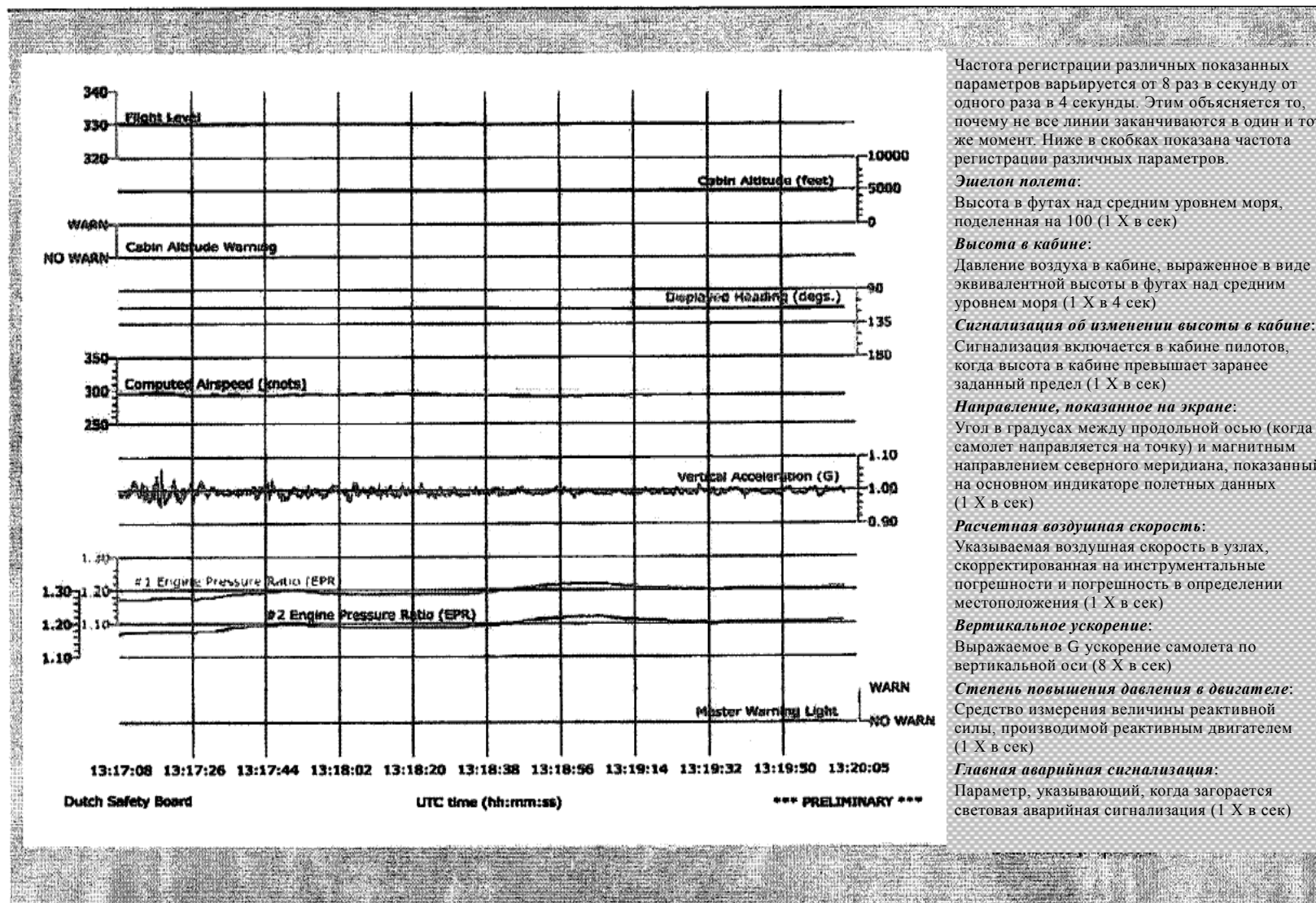
5. Дальнейшие расследования

Настоящий отчет является предварительным. Эта информация должна непременно рассматриваться как предварительная и как подлежащая изменению или исправлению, если будут получены дополнительные доказательства. Последующая работа будет по меньшей мере включать следующие представляющие интерес области для обоснования фактической информации в отношении:

- детального анализа данных, включая записи CVR, FDR и других источников, записанных на борту самолета;
- детального анализа записанных данных наблюдения пунктов УВД и радиосообщений;
- детального анализа данных о метеорологической обстановке;
- судебной экспертизы обломков, если они будут извлечены, и возможных посторонних предметов, если они будут найдены;
- результатов исследования методами патологии;
- анализа последовательности разрушения в полете;
- оценки управления безопасностью полета над районом конфликта или высокого риска с точки зрения безопасности со стороны эксплуатанта или государства места события;
- любых других областей, выявленных в ходе расследования.

Добавление А

Предварительные данные FDR





Visiting Address
Anna van Saksealaan 50
2593 HT The Hague
T +31(0)70 333 70 00
F +31(0)70 333 70 77
Postal Address
PO Box 95404
2509 CK The Hague
www.safetyboard.nl