

НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО  
З РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ  
З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

СЕРЬОЗНИЙ ІНЦИДЕНТ

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

НЕБЕЗПЕЧНЕ ЗБЛИЖЕННЯ ДВОХ ЛІТАКІВ, ЩО  
СТАЛОСЯ ПІД ЧАС ВИКОНАННЯ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ

ЕКСПЛУАТАНТ: «ТОВ «ПРОСТОР АВІА»;  
ПРИВАТНА ОСОБА

ТИП ПС: Ан-2;  
Ан-2

РЕСТРАЦІЙНИЙ НОМЕР: UR-17916;  
UR-62569 (імовірно)

МІСЦЕ ПОДІЇ: околиця села Бабенківка Друга, Каланчацького району,  
Херсонської області

ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ: Україна

ДАТА ПОДІЇ: 05.07.2017

Відповідно до частини 1, статті 119 Повітряного кодексу України, розслідування серйозного інциденту є технічним розслідуванням, яке проводиться з метою встановлення причини події і вжиття заходів щодо запобігання подібним подіям у майбутньому.

Метою цього розслідування та Остаточного звіту за результатами цього розслідування не є встановлення будь-якої вини або відповідальності.

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Т.в.о. Директора НБРЦА

М.Г. Машаровський

« 15 » грудня 2017р.

### **Остаточний звіт**

**про результати розслідування серйозного інциденту (небезпечного зближення) літака Ан-2 UR-17916 авіакомпанії «ТОВ «Простор Авіа» та літака Ан-2 UR-62569 (імовірно), що експлуатується приватною особою, що стався 05.07.2017 поблизу села Бабенківка Друга, Каланчацького району, Херсонської області під час виконання авіаційних робіт**

м. Київ

14.12.2017

Комісія Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі - НБРЦА), призначена наказом директора НБРЦА від 06.07.2017р. № 60, в період з 06.07.2017р. по 10.12.2017р., провела розслідування серйозного інциденту (небезпечне зближення двох літаків в повітрі), що сталося 05.07.2017р. під час виконання авіаційно-хімічних робіт.

Згідно з повідомленням Украероцентру від 05.07.2017 № 051123, о 06:00 (тут та далі час UTC) Дніпропетровським РДЦ була отримана інформація про спостереження екіпажем літака Ан-2 UR-17916, що виконував авіаційно-хімічні роботи поблизу села Бабенківка Друга, Херсонської області польоту іншого літака Ан-2 з державним та реєстраційним номером UR-62569. Заявка та запит на використання повітряного простору екіпажем літака UR-62569 до Дніпропетровського РДЦ не подавалися.

Засобами радіолокації повітряне судно не спостерігалось.

Початково, подія була класифікована, як порушення порядку використання повітряного простору.

Під час розслідування, відповідно до пункту 11 Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України, затвердженої спільним наказом МТУ та МОУ від 27.01.2003 № 50/18, подія була перекласифікована на серйозний інцидент (небезпечне зближення повітряних суден у польоті, за якого для запобігання зіткнення чи небезпечної ситуації необхідно виконати маневр відхилення).

Відповідно до частини п'ятої, статті 119 Повітряного кодексу України, звіт та матеріали технічного розслідування не можуть бути використані

адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

Остаточний звіт надсилається наступним адресатам:

НБРЦА (оригінал);  
Державіаслужба України (копія);  
ТОВ «Простор Авіа» (копія);  
Власнику літака UR-62569 (копія);  
ДП ОПР «Украерорух» (копія);  
Міністерство оборони України.

## **1. Фактична інформація**

### **1.1. Історія польоту**

05.07.2017, о 03:30 (06:30 за київським часом) екіпаж літака Ан-2 UR-17916, виконував планові авіаційно-хімічні роботи (АХР) з обробки полів ТОВ «Таврида плюс». Польоти виконувалися з тимчасового злітно-посадкового майданчика (ЗПМ) села Гаврилівка Друга (юридична адреса ТОВ «Таврида плюс») на четверте поле сільськогосподарського товариства, що розташоване поблизу села Бабенківка Друга. Під час підльоту до оброблюваної ділянки з курсом 300°, на висоті 60 метрів, екіпаж раптово побачив інший літак Ан-2, який здійснював авіаційні роботи із внесення мінеральних добрив на сусідньому полі. Невідомий літак виконував політ з курсом 90° на висоті до 30 метрів та наближався до літака Ан-2 UR-17916 на зустрічному треку зліва направо. Побачивши невідоме повітряне судно на відстані до 150 метрів, командир літака Ан-2 UR-17916 виконав відворот вправо з набором висоти. Інший літак, не змінюючи висоту польоту, відвернув вліво. В момент відвороту візуальний контакт екіпажу з невідомим повітряним судном був втрачений. Після розходження з повітряним судном-порушником, екіпаж літака Ан-2 UR-17916 здійснив кілька спроб зв'язатися з невідомим літаком на частоті органу польотно-інформаційного обслуговування (далі - ПІО), які виявилися неуспішними.

Примітка: повітряне судно-порушник (літак-порушник) - повітряне судно, що допустило порушення порядку використання повітряного простору.

Згідно зі звітом КПС про небезпечне зближення повітряних суден у польоті, мінімальна горизонтальна відстань між літаками склала 150 метрів, відстань по вертикалі – 20 метрів.

Відповідно до пункту 11 Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України, затвердженої спільним наказом МТУ та МОУ від 27.01.2003 № 50/18, порушення порядку використання повітряного простору України, в результаті яких сталося небезпечне зближення цивільних повітряних суден у польоті, класифікуються як серйозні інциденти і розслідуються відповідно до вимог Додатка 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

## **1.2. Тілесні ушкодження**

Внаслідок події екіпаж літака Ан-2 UR-17916 тілесних ушкоджень не отримав. Інформація про екіпаж іншого повітряного судна – відсутня.

## **1.3. Пошкодження повітряного судна**

Внаслідок події літак Ан-2 UR-17916 пошкоджень на зазнав. Інформація про інше повітряне судно - відсутня.

## **1.4. Інші пошкодження**

Пошкоджень іншим об'єктам не завдано.

## **1.5. Відомості про особовий склад**

### *Літак Ан-2 UR-17916*

КПС - 1968 р.н., має чинне свідоцтво комерційного пілота; має рейтинг КПС-льотний інструктор літака Ан-2; допущений до польотів за ПВП з мінімумом вдень - 200х2000 та вночі - 600х8000; має дозвіл до виконання польотів за ППП, мінімум 150х2000; допущений до виконання авіаційно-хімічних робіт, позатрасових польотів з підбором посадочних площадок з повітря; у 2016 році пройшов КПК за програмою пілотів Ан-2 та пілотів інструкторів літака Ан-2.

Другий пілот - 1989 р.н., має чинне свідоцтво комерційного пілота; має рейтинг другого пілота літака Ан-2; допущений до польотів за ПВП; допущений до виконання авіаційно-хімічних робіт.

### *Літак Ан-2 UR-62569*

Інформація відсутня.

### *Персонал ОПП та ОЦВС*

Старший диспетчер польотної інформації - 1980 р.н.; освіта вища, ДЛАУ 2008 р.; рівень володіння англійською мовою - 4 за шкалою ІКАО; має допуск до роботи на робочому місці сектору ППО.

Старший диспетчер з руху літаків (старший штурман) 1976 р.н.; освіта вища, ХІЛ ВПС; має чинні допуски до роботи з робочого місця: заступника керівника польотів (оперативного чергового), старшого диспетчера з руху літаків (чергового штурмана), диспетчера з руху літаків (старшого штурмана), інженера з УВПП (офіцера бойового управління); рівень володіння англійською мовою - 4 за шкалою ІКАО.

Інженер з управління використанням повітряного простору (УВПП) 2-ї категорії (офіцер бойового управління) - 1993 р.н.; освіта вища, КЛА НАУ; має

чинний допуск до роботи з робочого місця інженера з УВПІ (офіцера бойового управління); рівень володіння англійською мовою - 4 за шкалою ІКАО.

## **1.6. Відомості про повітряні судна**

*Літак Ан-2 UR-17916* - серійний номер ПС 1Г20557; вважається льотнопридатним; сертифікат льотної придатності виданий Державіаслужбою 27.05.2016, номер сертифіката № 0637, сертифікат перегляду льотної придатності виданий Державіаслужбою 16.05.2017 за № 0637/1; зареєстрований у Державному реєстрі цивільних повітряних суден, реєстраційне посвідчення видане Державіаслужбою 17.05.2016 за № РП 1478/2.

В момент події літак виконував АХР.

*Літак Ан-2 UR-62569* - серійний номер ПС 1Г17638; льотна придатність відсутня. 22.05.2017 Державіаслужбою був виданий дозвіл за № 0772 на виконання польотів літака Ан-2 UR-62569. Згідно з умовами Державіаслужби, дозвіл видавався для перельоту літака до місця проведення технічного обслуговування, або місця перегляду льотної придатності, або зберігання згідно з 21.А.701(а) (11) АПУ-21 (Part-21). Строк дії дозволу - 21.07.2017; зареєстрований у Державному реєстрі цивільних повітряних суден, реєстраційне посвідчення видане Державіаслужбою 19.05.2015 за № РП 2195/4.

В момент події літак виконував АХР.

## **1.7. Метеорологічна інформація**

Найближчим до місця події пунктом метеорологічних спостережень є метеорологічна станція Хорли (≈15 км до місця події).

Згідно з даними Українського гідрометеорологічного центру, на метеорологічній станції Хорли спостерігалася прості метеорологічні умови:

за 03:00 – безхмарно, видимість 20 км, напрямок вітру 320°, швидкість 3 м/с, температура повітря 16,1° С, температура точки роси 11,0° С. Тиск приведений до рівня моря 1016,5 гПа (762,4 мм). Барометрична тенденція +0,9 гПа;

за 06:00 – безхмарно, видимість 20 км, напрямок вітру 310°, швидкість 3 м/с, температура повітря 20,5° С, температура точки роси 12,1° С. Тиск приведений до рівня моря 1017,5 гПа (763,1 мм). Барометрична тенденція +1,0 гПа.

Згідно з даними зонального прогнозу GAMET, в період з 00:00 до 06:00 в районі, де сталася подія, прогнозувалися складні метеорологічні умови:

приземний вітер 340° 15, пориви 21 м/с, видимість 3000 м, серпанок, ізольовано 500 м сильний зливовий дощ, туман, розірвана значна хмарність з нижньою межею 100 м, масковані ізольовані купчасто дощові хмари з нижньою межею 600 м, помірна турбулентність від землі до 3050 м, мінімальна температура +14 С, QNH 1008 гПа (756 мм).

Згідно з інформацією наданою екіпажем літака Ан-2 UR-17916, на момент події спостерігалися прості метеорологічні умови з видимістю в польоті більше 10 км та за відсутності хмар.

### **1.8. Навігаційні засоби**

Політ виконувався за ПВП.

### **1.9. Зв'язок**

Згідно з умовами використання повітряного простору у районі виконання робіт, наданих Дніпропетровським РДЦ, УКХ-радіостанція літака Ан-2 UR-17916 була налаштована на частоту сектору ППО Дніпро-інформація 122,7 МГц. Інженер з УВПП, під час видачі екіпажу дозволу на використання повітряного простору вказав екіпажу *«обов'язково встановлювати радіозв'язок з органом ППО»*. Під час розходження із зустрічним ПС, екіпаж літака Ан-2 UR-17916, на робочій частоті органу ОНР викликав невідомий борт, але відповіді не отримав.

На запит НБРЦА, Украерорухом надані виписки переговорів підрозділів та посадових осіб Дніпропетровського РДЦ в період з 05:00 до 11:00 за 05.07.2017.

### **1.10. Відомості про аеродром**

Подія сталася при виконанні робіт поза межами аеродрому (ЗПМ).

### **1.11. Бортові реєстратори**

Літак Ан-2 UR-17916 обладнаний барографом-висотописцем АД-2, що призначений для реєстрації висоти підйому літака в польоті. Згідно з технічним описом, поправки шкали приладу становлять  $\pm 100$  метрів при висотах польотів від 0 до 4000 метрів. Похибка показань приладу при температурі експлуатації  $+20^{\circ} \pm 5^{\circ}$  С становить не більше  $\pm 60$  метрів на висотах від 0 до 2000 метрів.

Шаг шкали на стрічці приладу становить 200 метрів.

За повідомленням екіпажу, під час виконання маневру ухилення, значення висоти змінювалося на 40 метрів (від 60 до 100 м).

Товщина запису пером на стрічці має бути не більше 0,3 мм.

Діаграма, що була знята з літака і досліджена НБРЦА, містить 10 польотів. На ділянці, що відповідає польоту, що розслідується, спостерігається розтікання чорнила, а товщина запису пером на стрічці сягає 3 мм (у 10 разів перевищує норму та місцями перекриває значення від 0 до 180 метрів), що унеможливорює відлік значень висоти з необхідною точністю.

### **1.12. Відомості про уламки і удар**

Не має відношення до події.

### **1.13. Медичні і патологічні відомості**

Не має відношення до події.

### **1.14. Пожежа**

Пожежі не було.

### **1.15. Фактори виживання**

Не має відношення до події.

### **1.16. Випробування і досліди**

Випробування і досліди не проводились.

### **1.17. Інформація про організації і адміністративну діяльність**

Експлуатант літака Ан-2 UR-17916 має сертифікат експлуатанта, виданий Державіаслужбою 06.03.2016 № 184. Згідно з експлуатаційними специфікаціями на літаку дозволено виконання польотів (авіаційних робіт) в межах України за ПВП тільки вдень при мінімумі 200x2000 м. Компанія має сертифікат схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності № UA.MG.0035 відповідно до розділу А Підчастини G Part M.

Літак Ан-2 UR-62569 експлуатується приватною особою. На момент події, літак не був внесений до жодних експлуатаційних специфікацій сертифікату експлуатанту, які пройшли в Державіаслужбі процедуру сертифікації експлуатантів відповідно до Правил сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2009 № 684.

Згідно з Експлуатаційною специфікацією 9 від 03.03.2016, літак Ан-2 перебував в сертифікаті експлуатанта ТОВ «Регіональна авіакомпанія «Універсал-Авіа» до 13.01.2017.

### **1.18. Додаткова інформація**

27.02.2017 за інформацією органу управління ПС ЗСУ був зафіксований факт порушення повітряного простору України літаком Ан-2 UR-62569, що виконував несанкціонований політ в районі с. Збруївка, Голопристанського району, Херсонської області.

НБРЦА провела розслідування указанного порушення та надала пропозиції:

Державіаслужбі вжити заходи щодо попередження несанкціонованого використання повітряного простору та виконання авіаційних робіт повітряними суднами, що внесені в Державний реєстр;

Власнику літака Ан-2 UR-62569 вжити заходи для отримання сертифіката експлуатанта або іншого документа, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України.

### **1.19. Корисні чи ефективні методи розслідування**

Застосовувалися стандартні методи розслідування.

## **2. Аналіз**

05.07.2017, відповідно до плану польотів (FPL) екіпаж літака Ан-2 UR-17916, виконував польоти з авіаційно-хімічної обробки полів ТОВ «Таврида плюс». FPL був поданий напередодні дня польотів. Згідно з FPL початок робіт був запланований на 02:00. Авіаційні роботи планувалися в радіусі 20 км відносно географічної точки з координатами 4611N03325E (село Гаврилівка Друга).

Згідно з даними органу ОНР Украероруху, літаку Ан-2 UR-17916 був наданий дозвіл на використання повітряного простору за умов виконання польотів згідно з поданим FPL, дотримання умов польоту за ПВП. *Екіпажу були надані попередження про необхідність встановлення радіозв'язку з органом ППО Дніпропетровського РДЦ та заборона входити в діючі заборонені зони, зони з небезпечними метеорологічними умовами.*

Фактично польоти були розпочаті о 02:05.

О 03:30 під час виконання польоту на четверте поле сільськогосподарського товариства, що розташоване поблизу села Бабенківка Друга та в межах заявленого повітряного простору, під час підльоту до оброблюваної ділянки з курсом 300°, на висоті 60 метрів, екіпаж раптово побачив інший літак Ан-2, який здійснював авіаційні роботи із внесення мінеральних добрив на сусідньому полі. Невідомий літак виконував політ з курсом 90° на висоті 25-30 метрів та наближався до літака Ан-2 UR-17916 на зустрічному треку зліва направо.

Невідомий літак виконував політ на «гоні» з наступним набором висоти перед лінією електропередачі (ЛЕП) і лісосмугою. Виявивши невідоме повітряне судно на відстані 100-150 метрів, командир літака Ан-2 UR-17916 виконав відворот вправо на 30° з набором висоти 100 метрів. Зустрічний літак, виконуючи стандартний розворот з набором висоти над ЛЕП і лісосмугою вправо, імовірно побачивши маневр літака Ан-2 UR-17916, припинив набір висоти і по діагоналі до оброблюваної ділянки зі зворотним курсом полетів в бік села Бабенківка Друга.

В момент відвороту візуальний контакт екіпажу з невідомим повітряним судном був втрачений. Після розходження з повітряним судном-порушником, екіпаж літака Ан-2 UR-17916 здійснив кілька спроб зв'язатися з невідомим літаком на частоті органу польотно-інформаційного обслуговування (ППО), які виявилися неуспішними.



Згідно зі звітом КПС про небезпечне зближення повітряних суден у польоті, мінімальна горизонтальна відстань між літаками склала 150 метрів, відстань по вертикалі – 20 метрів.

Згідно з даними наземних ЗОК, о 05:48 з Дніпропетровським РДЦ зв'язався представник користувача повітряного простору та попросив надати інформацію про польоти літака типу Ан-2 жовтого кольору в Каланчацькому районі. О 05:51 старший штурман Дніпропетровського РДЦ повідомив, що згідно з наявною в РДЦ інформацією, в указаному районі, крім літаків користувача повітряного простору, інших повітряних суден немає.

О 06:01 на зв'язок з командиром літака Ан-2 UR-17916 вийшов інженер з УВПД Дніпропетровського РДЦ та запитав, чи спостерігає екіпаж невідомий літак Ан-2. На що КПС відповів, що він зараз спостерігає польоти невідомого літака в районі села Бабенківка Друга.

О 07:14 до представника експлуатанта літака Ан-2 UR-17916 подзвонив інженер з УВПД Дніпропетровського РДЦ та попросив уточнити у екіпажу реєстраційний номер літака-порушника.

О 07:30 представник експлуатанта повідомив, що екіпаж повідомляє дві останні цифри реєстраційного номера літака-порушника - «69».

О 09:17 представник експлуатанта повідомив уточнену інформацію про бортовий номер літака-порушника – 62569.

Згідно з інформацією Дніпропетровського РДЦ, план польотів експлуатант літака Ан-2 UR-62569 не подавав.

З метою уточнення обставин події, комісія зверталася до власника літака Ан-2 UR-62569, через її представника, з проханням надати інформацію щодо виконання польотів 05.07.2017, але відповіді не отримала.

Комісія зверталася з проханням уточнення обставин події до представників ТОВ «Таврида Плюс», які також відмовилися надавати пояснення.

Згідно з інформацією екіпажу літака Ан-2 UR-17916, близько 05:00, в адміністрацію ТОВ «Таврида Плюс» надійшов телефонний дзвінок від агронома господарства, поля якого обробляв літак-порушник. Агроном висловив претензії щодо польотів літака Ан-2 UR-17916, який, за його словами, перешкоджає роботам їхнього повітряного судна.

Відповідно до пункту 3.1.6 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених наказом МТУ від 16.04.2003 № 293 та зареєстрованих в Мінюсті 05.05.2003 за № 346/7667 (далі – Правила), при польоті за ПВП у повітряному просторі ОПР класу G, *командир повітряного судна відповідає за витримування інтервалів ешелонування між повітряними суднами, що виконують польоти за ПВП.*

Відповідно до пунктів 3.1.8.1-3.1.8.2 Правил, польоти повітряних суден у повітряному просторі ОПР класу G нижче дійсної висоти 300 метрів передбачають самостійну навігацію за наземними орієнтирами з *витримуванням безпечних інтервалів між повітряними суднами.* Командир повітряного судна при польотах у повітряному просторі ОПР класу G нижче дійсної висоти 300

метрів несе відповідальність за виконання правил польоту за ПВП та витримання встановлених інтервалів між повітряними суднами.

Згідно з НОТАМ Ц1645/17, в районі виконання польотів була активована тимчасова зона обмеження польотів.

Примітка: зона обмеження польотів - частина повітряного простору над сухопутною територією або територіальними водами, де обмежуються польоти ПС.

Виконання польотів цивільних повітряних суден дозволялося за наступних умов:

подачі плану польотів до Украероцентру напередодні до 12:00;  
отримання через Украероцентр, не пізніше як за 1 годину до вильоту дозволу Повітряних Сил Збройних Сил України (ПСЗСУ);  
запиту умов на виконання польоту у органу ОПР;  
інформування органу управління ПСЗСУ і органу ОПР про виконання польоту.

Указані умови експлуатантом літака Ан-2 UR-62569 дотримані не були.

Відповідно до пункту 56 Положення про використання повітряного простору України, при виконанні польотів поза межами контрольованого повітряного простору ОПР на висотах до 1500 метрів над середнім рівнем моря, користувач повітряного простору повинен обов'язково інформувати органи управління ПСЗСУ згідно з пунктом 83 цього Положення.

Відповідно до пункту 83 Положення про використання повітряного простору України, інформування відповідних органів управління ПСЗСУ та органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (ОЦВС), що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України, про виконання польотів здійснюється користувачем повітряного простору за допомогою найзручнішого виду зв'язку, визначеного пунктом 57 цього Положення, під час провадження діяльності з використання повітряного простору поза межами контрольованого простору ОПР.

Примітка: згідно з частиною третьою статті 23 Повітряного кодексу України, порушення порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України.

Відповідно до частини другої статті 108 Повітряного кодексу України, суб'єкт господарювання повинен мати чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України.

Станом на 05.07.2017 літак Ан-2 UR-62569 не був внесений до жодних експлуатаційних специфікацій сертифікату експлуатанту, які пройшли в Державіаслужбі процедуру сертифікації експлуатантів відповідно до Правил сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2009 № 684.

Аналіз інформації, наданої Укргідрометеоцентром та екіпажем літака Ан-2 UR-17916 щодо метеорологічних умов в районі виконання польотів, говорить про

наявність візуальних метеорологічних умов та відсутність небезпечних для авіації метеоявищ.

### **3. Висновки**

Екіпаж літака Ан-2 UR-17916 пройшов відповідну підготовку та мав чинні сертифікати.

Інформація щодо кваліфікації екіпажу літака Ан-2 UR-62569 відсутня.

Літак Ан-2 UR-17916 вважається льотнопридатним, має сертифікат льотної придатності виданий Державіаслужбою та дозвіл на виконання авіаційних робіт.

Літак Ан-2 UR-62569 має дозвіл для здійснення перельоту до місця проведення технічного обслуговування та не має дозволу на виконання авіаційних робіт.

Компанія, що експлуатує літак Ан-2 UR-17916, має сертифікат схвалення організації з управління підтриманням льотної придатності № UA.MG.0035 відповідно до розділу А Підчастини G Part M.

Інформація щодо технічного обслуговування літака Ан-2 UR-62569 відсутня.

Екіпаж літака Ан-2 UR-17916 здійснював прослуховування каналу зв'язку сектору ППО Дніпропетровського РДЦ, чим забезпечував радіообачність.

Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не прослуховував робочу частоту органу ОНР та на неодноразові виклики екіпажу Ан-2 UR-17916 - не відповідав.

На момент події в районі виконання польотів були візуальні метеорологічні умови.

Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не інформував органи ПСЗСУ і орган ОНР про виконання польоту.

Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не подавав план польотів до Украероцентру напередодні виконання польотів до 12:00.

Екіпаж літака Ан-2 UR-62569 не запитував умов на виконання польоту у органу ОНР.

Причиною серйозного інциденту (небезпечне зближення літаків Ан-2 UR-17916 та Ан-2 імовірно UR-62569 у польоті) стало порушення екіпажем літака Ан-2 UR-62569 порядку використання повітряного простору України у частині недотримання вимог Положення про використання повітряного простору України та НОТАМ Ц1645/17 при виконанні польотів у межах тимчасової зони обмеження польотів.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору літаком Ан-2 UR-62569 імовірно стало свідоме недотримання його екіпажем вимог правил, що регулюють порядок використання повітряного простору України.

### **4. Рекомендації із забезпечення безпеки польотів:**

**Власнику літака Ан-2 UR-62569:**

- у разі виконання авіаційних робіт, відповідно до частини другої статті 108 Повітряного кодексу України, вжити заходів щодо отримання сертифікату експлуатанта або іншого документу, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України;

- відповідно до частини 1 пункту 74 Положення про використання повітряного простору України, отримати дозвіл Державіаслужби на виконання польотів для проведення авіаційних робіт;

- інформувати органи ОЦВС та органи управління ПСЗСУ про свою діяльність з використання повітряного простору;

- при виконанні авіаційних робіт поза межами контрольованого повітряного простору, у відповідних районах здійснювати прослуховування частоти відповідного органу польотно-інформаційного обслуговування.

**Державіаслужбі України:**

- розробити ефективні заходи щодо попередження несанкціонованого використання повітряного простору та виконання авіаційних робіт повітряними суднами, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

Підписи голови та членів комісії

---