

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

**АВІАЦІЙНА ПОДІЯ
(АВАРІЯ)**

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

**ВИМУШЕНА ПОСАДКА ПОЗА МЕЖАМИ
ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОГО МАЙДАНЧИКА ПРИ ВИКОНАННІ
АВІАХІМІЧНИХ РОБІТ**

ЕКСПЛУАТАНТ ПС:	не встановлений
ТИП ПС:	Z-37 Čmelák
ДЕРЖАВНИЙ ТА РЕЄСТРАЦІЙНИЙ ЗНАКИ:	без державного та реєстраційного знаків
МІСЦЕ ПОДІЇ:	с. Кмитів, Коростишівського р-ну, Житомирський обл.
ДЕРЖАВА МІСЦЯ ПОДІЇ:	УКРАЇНА
ДАТА ПОДІЇ:	12.09.2021

*Звіт публікується з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у
майбутньому*

ЗАТВЕРДЖУЮ

**Заступник директора
Національного бюро
з розслідування авіаційних подій
та інцидентів з цивільними
повітряними суднами**

_____ **Микола МАШАРОВСЬКИЙ**

« 16» грудня 2021р.

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

за результатами розслідування авіаційної події
з ПС Z-37 Čmelák, без державного та реєстраційного знаків,
який належить невстановленому власнику,
що сталася 12.09.2021 р. під час виконання АХР,
в районі с. Кмитів, Коростишівського р-ну, Житомирської області

м. Київ

16.12.2021р.



Комісія Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – НБРЦА) призначена наказом Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами від 12.09.2021р. № 63, провела розслідування авіаційної події, що сталася 12.09.2021р. з ПС Z-37 Čmelák в районі с. Кмитів, Коростишівського р-ну, Житомирської області.

Технічне розслідування, за результатами якого складено цей звіт, не передбачає встановлення будь-чиєї вини або відповідальності.

Відповідно до частини 5 статті 119 Повітряного кодексу України (далі ПКУ), цей звіт та матеріали технічного розслідування не можуть бути використані адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

12.09.2021р. о 05:30 UTC (08:30 за Київським часом) до НБРЦА від начальника зміни головного авіаційного координаційного центру пошуку та рятування (ГАКЦПР) та чергового координаційного центру пошуку та рятування цивільної авіації (КЦПР ЦА) надійшло повідомлення про авіаційну подію повітряного судна (ПС) без реєстраційних знаків, належність ПС не встановлена, що виконував авіаційно-хімічні роботи (АХР) в районі с. Кмитів, Коростишівського р-ну, Житомирської області.

Остаточний звіт надсилається наступним адресатам:

НБРЦА (оригінал)

Державна авіаційна служба України (копія);

Зміст

1	Фактична інформація
1.1	Історія польоту
1.2	Тілесні ушкодження
1.3	Пошкодження повітряного судна
1.4	Інші пошкодження
1.5	Відомості про особовий склад
1.6	Дані про повітряне судно
1.7	Метеорологічна інформація
1.8	Навігаційні засоби
1.9	Засоби зв'язку
1.10	Дані по аеродрому
1.11	Бортові реєстратори
1.12	Відомості про уламки та удар
1.13	Медичні відомості та стислі результати патолого-анатомічних досліджень
1.14	Пожежа
1.15	Фактори виживання
1.16	Випробування та досліди
1.17	Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до події
1.18	Додаткова інформація
1.19	Корисні або ефективні методи, які були використані при розслідуванні
2	Аналіз
3	Висновки
3.1	Причини
3.2	Супутні фактори
4	Рекомендації з підвищення безпеки польотів

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ У ДАНОМУ ЗВІТІ ТА МАТЕРІАЛАХ РОЗЛІДУВАННЯ.

АДЦ	-	аеродромний диспетчерський центр;
АМСЦ	-	авіаційна метеорологічна станція цивільна;
АРК	-	аварійно-рятувальна команда;
ДСНС	-	Державна служба з надзвичайних ситуацій;
ГАКЦПР	-	головний авіаційний координаційний центр пошуку та рятування;
ЗОК	-	засоби об'єктивного контролю;
ЗПЕ	-	з початку експлуатації;
ЗПМ	-	злітно-посадковий майданчик;
КВП	-	керівництво з виконання польотів;
КЛЕ	-	керівництво з льотної експлуатації;
КП	-	керівник польотів;
КЦПР ЦА	-	Координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації;
КПС	-	командир повітряного судна;
МК	-	магнітний курс;
МК _{пос}	-	магнітний курс посадки;
МС	-	місце стоянки;
НБРЦА	-	Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;
ДП ОПР	-	Державне підприємство обслуговування повітряного руху;
ОЦВС	-	Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху;
ПВП	-	правила візуальних польотів;
ПКУ	-	Повітряний кодекс України;
ПОР	-	після останнього ремонту;
ПС	-	повітряне судно;
ПСЗСУ	-	Повітряні Сили Збройних Сил України;
РСП	-	регіональний структурний підрозділ;
СУ ГУ НП України	-	Слідче управління головного управління Національної поліції;
ТЗПМ	-	тимчасовий злітно-посадковий майданчик
ТО	-	технічне обслуговування;
ЦП	-	центр польотної інформації;
УМО	-	ультрамалокапельне обприскування;
GAMET	-	зональний прогноз погоди по району польотів;
GPS	-	навігаційне обладнання;
ICAO	-	International Civil Aviation Organization (Міжнародна організація цивільної авіації);
METAR	-	регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі;
NOTAM	-	Notice to airmen (повідомлення для пілотів) – повідомлення, що розсилається засобами

електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;

- QNH - атмосферний тиск, приведений до середнього рівня моря;
- QFE - атмосферний тиск аеродрому на рівні порогу ЗПС;
- UTC - всесвітній скоординований час.

Синопис. Стислий опис авіаційної події (аварії)

12.09.2021р. о 05.30 UTC (тут і далі за текстом вказаний Всесвітній скоординований час (UTC), під час виконання АХР на ПС Z-37 Čmelák, сталася вимушена посадка літака через вимкнення двигуна.

Примітка. Різниця між місцевим часом та часом UTC становить 3 години. Використання у звіті часу UTC обумовлене тим, що у первинних донесеннях, інформації від Украероруху, Гідрометеорологічного центру та інших джерелах застосовується Всесвітній скоординований час.

При виконанні вимушеної посадки ПС зіткнулось хвостовим колесом, основними колесами шасі, які при посадці склалися під фюзеляжем, з землею з подальшим ударом об землю повітряним гвинтом та двигуном. При зіткненні літака з землею командир повітряного судна (КПС) отримав серйозні тілесні ушкодження. ПС зазнало значних пошкоджень.

Авіаційна подія (АП) сталася вдень, у візуальних метеорологічних умовах (ВМУ).



Координати місця події:

50°18'30"N північної широти

28°52'46"E східної довготи

Перевищення над рівнем моря = +198 метрів

Літак лежав на відстані 390м від дороги з МК= 206°.

1.1 Історія польоту

12.09.2021р. особа, що пілотувала ПС (далі - КПС) виконувала авіаційно-хімічні роботи (АХР) в районі с. Кмитів, Коростишівського району, Житомирській області на літаку Z-37 Čmelák. Державний та реєстраційний знаки на даному літаку не нанесено. Експлуатант – належність літака не встановлена (КПС надавати інформацію відмовився).

При виконанні вимушеної посадки літака Z-37 Čmelák сталася авіаційна подія (далі АП). Внаслідок АП КПС зазнав серйозних тілесних ушкоджень та був госпіталізований до міської лікарні м. Житомир.

Розслідуванням встановлено, що літак виконував АХР над полем, засіяним кукурудзою, методом обприскування.

При співбесіді з членами комісії з розслідування даної АП КПС відмовився надавати будь-які письмові чи аудіо записи.

Протягом бесіди КПС повідомив свої персональні дані. Народився у 1971 році. У 1991 році закінчив Сасівське льотне училище за фахом пілот. Працював у м. Луцьк в авіаційному загоні.

Починаючи з 1996 року свідоцтво пілота не подовжував.

Обробка поля кукурудзи проводилась на відстані менше 400 метрів від житлових приміщень села Кмитів.

Яким хімічним препаратом виконував обприскування КПС не повідомив.

Надати комісії GPS (навігаційне обладнання), дані з якої могли би надати комісії з розслідування інформацію про політ, КПС відмовився.

КПС повідомив, що заправляв у лівий паливний бак літака приблизно 60 літрів бензину, але марку палива не назвав.

У комісії відсутні документальні відомості про проведення перед польотами передпольотної підготовки до виконання АХР.

Відсутні дані про отримання пілотом будь-якої метеорологічної інформації.

При огляді місця події розслідуванням встановлено, що літак зіткнувся із землею одночасно хвостовим колесом, правою та лівою основними опорами шасі з подальшим складанням шасі та ударом об землю повітряним гвинтом та двигуном (фото додається).



При вимушеній посадці пожежі не було.

Місце авіаційної події знаходиться на ділянці луку приблизно 25 гектар, на якому відсутні будь-які насадження та розташоване біля с. Кмитів, через яке проходить дорога Кмитів – Студениця. Літак виконав вимушену посадку з МК= 318°.



На борту ПС перебував КПС - громадянин України.

У відповідності до частини 1 статті 1 Повітряного кодексу України, дана подія класифікована Національним бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА), як аварія – авіаційна подія, що призвела до серйозного ушкодження КПС та серйозного пошкодження повітряного судна.

1.2 Тілесні ушкодження

Тілесні ушкодження	Екіпаж	Пасажири	Інші особи
Зі смертельними наслідками	0	0	0
Серйозні	1	0	0
Незначні/Відсутні	0	0	0

1.3 Пошкодження повітряного судна

При виконанні вимушеної посадки літак Z-37 Čmelák отримав значні пошкодження.



1.4. Інші пошкодження

Інших пошкоджень немає.

1.5 Відомості про особовий склад

Дані наведені зі слів КПС.

а) дані про екіпаж:

Посада	Командир ПС
Стать	Чоловіча
Громадянство	Україна
Дата народження	1971
Освіта	Середня
Авіаційна освіта	Середня-спеціальна у 1991р закінчив Сасівське льотне училище зі слів КПС
Загальний наліт	4000 годин
Наліт на літаку Z-37 Čmelák	- невідомо
Наліт за останні 30 діб	- невідомо
Наліт за останні 7 діб	- невідомо
Наліт у день події	- невідомо
Метеомінімум (для командира ПС)	- відсутній
Номер та термін дії свідоцтва видане ДАСУ.	- відсутні
Додаток до свідоцтва	- відсутній
Медичний сертифікат	- відсутній
Дата кваліфікаційної перевірки (ТРЕНАЖЕР)	- відсутня
Дата льотної перевірки	- відсутня

Умови відпочинку КПС перед виконанням польотів комісією не встановлені.

1.6 Дані про повітряне судно

Тип ПС	Z-37 Čmelák
Державний та реєстраційний номер	відсутні
Заводський серійний номер	Z-37-1100
Завод-виробник	Zlin Aircraft Industries
Дата виготовлення ПС	07.05.1981
Власник ПС	не встановлений
Експлуатант ПС	не встановлений
Реєстраційне посвідчення ПС	відсутнє
Сертифікат льотної придатності	відсутній
Сертифікат льотної придатності	відсутній
Сертифікат перегляду ЛП	відсутній
Наліт від початку експлуатації	дані відсутні
Останній капітальний ремонт	дані відсутні
Наліт після останнього ремонту	дані відсутні

Дані про двигун

Двигун	
Тип двигуна	M-14
Заводський номер двигуна	94492
Напрацювання від початку експлуатації	дані відсутні
Кількість ремонтів	дані відсутні
Дата останнього ремонту	дані відсутні
Напрацювання після останнього ремонту	дані відсутні

Дані про повітряний гвинт

Повітряний гвинт (ПГ)	
Тип ПГ	Дволопатевий
Заводський номер ПГ	34231201
Напрацювання від початку експлуатації	дані відсутні
Кількість ремонтів	дані відсутні
Дата останнього ремонту	дані відсутні
Напрацювання після останнього ремонту	дані відсутні

Хто виконував технічне обслуговування літака комісією не встановлено.

При огляді ПС та документів, вилучених поліцією, технічної документації, що стосується обслуговування літака, не виявлено.

Коли та ким проводилась передпольотна підготовка літака до виконання польотів, комісією не встановлено.

1.7 Метеорологічна інформація

Комісія не має документів про фактичні погодні умови в районі польоту, згідно з якими КПС прийняв рішення на виконання польоту. Записи щодо використання даних про фактичну погоду КПС чи будь-якою іншою особою не ведуться.

Згідно з інформацією, наданою Українським гідрометеорологічним центром:

з 03.00 до 06.00 UTC 12.09.2021р. з метеорологічної станції Житомир, яка є найближчим місцем спостережень до с. Кмитів, Коростишівського району, Житомирської області.

Інформація включає фактичну погоду по метеостанції Житомир з 03.00 до 06.00 UTC 12.09.2021р..

Фактична погода по метеостанції Житомир з 03.00 до 06.00 UTC 12.09.2021р.

За 03.00 UTC Житомир 12031 33325 41996 30000 10094 20088 39906 40170 57002 71000 80001 55555 1/010=

Загальна кількість хмар 4 бали з нижньою межею більше 2500 метрів, перисті. Видимість 4 км. Штиль. Температура повітря 9,4 °С, температура точки роси 8,8 °С. Тиск на рівні станції 990,6 гПа. Тиск приведений до середнього рівня моря 1017,0 гПа. Барометрична тенденція -0,2 гПа.

За 06.00 UTC Житомир 12061 33325 32997 80000 10144 20120 39904 40163 57002 80005 33333 20088 55555 10019=

Загальна кількість хмар 10 балів з нижньою межею більше 2500 метрів, перисті шаруваті. Видимість 10 км. Штиль. Температура повітря 14,4 °С, температура точки роси 12,0 °С. Тиск на рівні станції 990,4 гПа. Тиск приведений до середнього рівня моря 1016,3 гПа. Барометрична тенденція -0,2 гПа.

1.8 Навігаційні засоби

Радіонавігаційні засоби відсутні.

1.9 Засоби зв'язку

Екіпаж не зв'язувався з ПІО та не інформував, про використання повітряного простору України, Повітряні Сили Збройних Сил України.

1.10 Дані по злітно-посадковому майданчику (ЗПМ)

Дані відсутні.

Комісія не встановила місце злітно-посадкового майданчика, з якого літак виконував польоти по виконанню АХР.

1.11 Бортові реєстратори

На літаку засоби об'єктивного контролю (далі ЗОК) не передбачені конструкцією.

GPS, що був на борту літака, КПС комісії не надав.

1.12. Відомості про уламки та удар

Огляд місця падіння і прилеглої місцевості показав, що розльоту фрагментів та частин літака не було. На відстані 7м лежав капот від двигуна та одна лопать повітряного гвинта.



Характер пошкодження лопатей повітряного гвинта свідчить про те, що повітряний гвинт під час зіткнення літака з землею був без підводу потужності від двигуна.

1.13. Медичні відомості та стислі результати патолого-анатомічних досліджень

Діагноз заключний клінічний основний: Перелом грудного хребця, рівень Т9 та Т10. Закритий Компресійний перелом тіла Th хребця, із переломами обох верхніх суглобових відростків, переломи обох поперечних відростків, перелом остистого відростку. Перелом 11-го ребра в ділянці голівки. Переломи лівого поперечного та остистого відростків Th9 хребця. Переломи лівих поперечних відростків Th7, Th8, Th11. При клінічному обстежені КПС – тверезий (лист від комунального підприємства «Лікарня № 1» Житомирської міської ради від 13.12.2021р. № 4777).

Відсутня інформація про те, що фізіологічні фактори чи втрата дієздатності мали вплив на працездатність КПС під час польоту.

1.14. Пожежа

Під час події пожежі не було.

1.15. Фактори виживання

У результаті авіаційної події загиблих не має.

1.16. Випробування та досліді

Комісії не вдалося виконати аналіз палива, оскільки у розхідному баку літака паливо було відсутнє.

1.17. Інформація про організацію та адміністративну діяльність, які мають відношення до події.

Класифікація ПС – легке повітряне судно.

Примітка: Легке повітряне судно – повітряне судно, яке має максимальну злітну масу не більше 5700 кг (Авіаційні правила України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», затверджені наказом Державіаслужби від 05.02.2019р. № 153 та зареєстровані у Мін'юсті 12.03.2019р. за № 240/33211.

1.18. Додаткова інформація

Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд

Аварійно-рятувальні і пожежні роботи не проводились.
Пожежі не було.

1.19. Корисні або ефективні методи, які були використані при розслідуванні

Використовувались стандартні методи розслідування.

2. Аналіз

12.09.2021р. КПС виконував АХР в районі с. Кмитів, Коростишівського району, Житомирській області на літаку Z-37 Čmelák. Державного та реєстраційного знаків на зазначеному літаку немає.

Розслідуванням встановлено, що заявка на використання повітряного простору (ВПП) літаком Z-37 та план польоту до Украероцентру не подавалися.

Екіпаж ПС радіозв'язок з диспетчером сектору польотно-інформаційного обслуговування Київського РДЦ не встановлював.

Користувачем повітряного простору не було здійснено інформування про виконання польоту відповідних органів управління ПС ЗСУ та ОЦВС ОПР, що здійснюють контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України.

Розслідуванням встановлено, що літак виконував АХР над полем, засіяним кукурудзою, методом обприскування.

Згідно з усними поясненнями КПС, у літак було заправлено палива 60 літрів, марку КПС не назвав.

Розрахунок злітної, посадкової мас та центрівок ПС Z-37 комісія зробити змоги не мала через відсутність даних про: масу порожнього літака без обладнання, обладнання, розчину, яким заправлявся літак, службового вантажу та інше.

Примітка: Згідно з КЛЕ ПС, максимальна злітна маса літака складає $G_{max} = 1850$ кг.

Згідно з частиною другою статті 83 ПКУ скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин і матеріалів забороняється, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні в таких діях особи несуть відповідальність згідно із законом. Інформацію щодо речовини, яка використовувалася під час АХР та скидалася з ПС, КПС не назвав.

Документації, яка б підтверджувала виконання перед польотом КПС передпольотної підготовки (огляд ТЗПМ, визначення злітної маси та центрівки літака, визначення кількості палива на політ визначення кількості робочої рідини та інше), комісії не надано.

Чи отримував КПС метеорологічні умови через інтернет-ресурс чи інше джерело, комісії невідомо.

З усних показань свідка, який візуально спостерігав літак, який виконував політ над полем, літак набирив висоту і, при відвороті вправо, виконував лівий стандартний розворот біля лісу, для наступного заходу на поле, що оброблялось. В останньому польоті свідок відмітив, що літак не долетів до лісу, перед яким зазвичай виконував розворот, та прямо з поля почав виконувати відворот вліво з подальшим виконанням правого розвороту, в процесі якого літак виконав вимушену посадку на відстані 200 метрів від поля, яке обробляв.

При виконанні вимушеної посадки літака Z-37 Čmelák сталася АП.

При виконанні вимушеної посадки літак зіткнувся з землею хвостовим та основними колесами шасі одночасно. Внаслідок зіткнення з землею основні стійки шасі склалися під фюзеляжем, ударився об землю повітряним гвинтом та двигуном.

Напрямок руху безпосередньо перед зіткненням становив МК 318°.

Після зіткнення з землею, при переміщенні по землі, повітряне судно розвертається вліво на 112° та зупиняється в положенні з МК 206°.

Відстань від першого торкання з землею до повної зупинки літака склала 15м.

Відповідно до абзацу другого частини четвертої статті 4 ПКУ, цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення (далі АЗП). Згідно з пунктом 12 частини першої статті 1 ПКУ АЗП, це авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт. Таким чином, повітряне судно Z-37 Čmelák не мало виконувати авіаційні роботи.

Відповідно до частини другої статті 108 ПКУ, при виконанні авіаційних робіт суб'єкт господарювання повинен мати чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України. Будь-яких документів, що підтверджують законне право виконувати авіаційні роботи КПС не надав.

Відповідно до пункту 4, глави 1, розділу IX Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затверджених спільним наказом Державіаслужби та Міноборони від 06.02.2017 № 66/73, зареєстрованих у Міністерстві юстиції 23.05.2017 за № 654/30522, розприскування будь-яких речовин з ПС під час польоту здійснюється згідно з вимогами нормативно-правових актів у галузі цивільної або державної авіації та відповідно до наданої інформації, рекомендацій та/або дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

Згідно з пунктом 1.4 розділу III Правил польотів цивільних повітряних суден України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 28.10.2011 № 478, зареєстрованих в Міністерстві юстиції 21.11.2011 за № 1327/20065, за винятком умов, установлених авіаційними правилами України і наданих в інформації, рекомендаціях та/або дозволі відповідного органу ОНР, будь-що розприскувати з повітряних суден під час польоту забороняється.

Жодних вимог нормативних документів щодо виконання авіаційних робіт, зокрема розприскування речовин з повітряного судна КПС не дотримався.



Положення повітряного судна після зупинки

Загальна тривалість польоту від початку руху до зіткнення з землею поверхнею комісією не встановлено через відсутність на ПС будь-яких ЗОК.

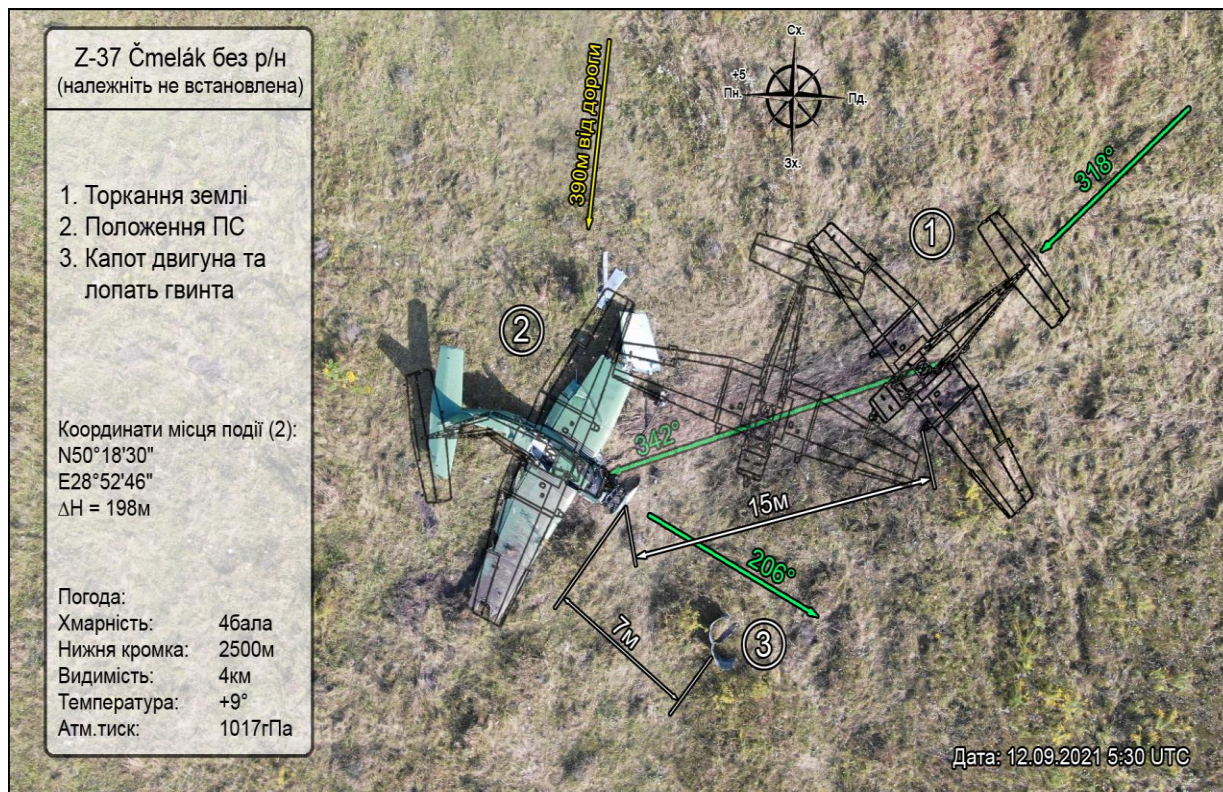
При огляді місця події літака комісія з розслідування виявила, що характер пошкоджень лопатей повітряного гвинта, відсутність палива у лівому баку літака, відсутність слідів витікання палива, відсутність запаху палива (комісія була на місці події через 6 годин після виникнення події), відсутність слідів пожежі, та інших ознак дає підстави комісії зробити висновок, що при виконанні польоту сталася зупинка двигуна до моменту вимушеної посадки літака на поле. Найбільш імовірною причиною відмови двигуна стала відсутність палива у лівому розхідному баку літака.

Розкидання частин літака не було, за винятком однієї лопаті та капоту двигуна на відстань 7 метрів.

Розслідуванням встановлено, що характер руху літака під час зіткнення літака із землею, відстань просування літака по землі, характер пошкоджень літака, характер ушкоджень КПС (перелом грудного хребця, рівень T9 та T10.) дозволяють зробити висновок, що сталося грубе приземлення літака.

Грубе приземлення літака сталося при виконанні вимушеної посадки, через зупинку двигуна при виконанні польоту над полем на малій висоті.

Внаслідок АП КПС зазнав серйозних тілесних ушкоджень та був госпіталізований до міської лікарні м. Житомир.



3. Висновки:

3.1. Загальні висновки:

1. Заявка на ВПП не була подана заздалегідь, дозвіл та умови на ВПП КПС не отримав.

2. Літак не мав дозволу на виконання польотів у відповідності до існуючих вимог Державної авіаційної служби України. КПС не дотримався вимог пунктів 18 та 22 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 06.12.2017р. № 954 (зі змінами), пунктів 8,9 Розділу XII Правил використання повітряного простору України, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018року за № 430/210, оскільки не поінформував про політ літака відповідні органи управління Повітряних сил Збройних сил України та органи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, що здійснюють контроль за використанням повітряного простору України.

3. КПС не мав чинного свідоцтво пілота згідно вимог Частини 4 статті 49 Повітряного кодексу України.

4. КПС не мав медичного сертифікату згідно вимог Частини 5 Статті 50 Повітряного кодексу України.

5. Літак не мав державного, реєстраційного знаків відповідно до вимог Статті 39 Повітряного кодексу України «Реєстрація цивільних повітряних суден», та пункту 1 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом ДАСУ від 05.02.2019р. № 153 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12.03.2019р. за № 240/33211, оскільки літак не занесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

6. Літак не мав сертифікату льотної придатності.

7. Метеорологічні умови відповідали правилам виконання візуальних польотів.

8. Користувач повітряного простору не дотримався вимог Частини 5 статті 118 Повітряного кодексу України «Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування», оскільки власник літака не має відповідного договору страхування.

9. Порушені дозволені відстані між полем, що оброблялось та житловими приміщеннями села Кмитів при обприскуванні отрутохімікатами.

10. КПС не дотримався вимог ПКУ та нормативно-правових актів щодо правил польотів в частині виконання АХР та розприскування речовин з повітряного судна.

3.2. Причини

Причиною аварії – вимушеної посадки літака поза межами ЗПМ, яка призвела до серйозних тілесних ушкоджень КПС та значного пошкодження елементів конструкції літака Z-37 Čmelák, стала зупинка двигуна.

Найбільш імовірною причиною зупинки двигуна стала відсутність палива у лівому розхідному баку літака.

Комісія дійшла висновку, що відповідно до Статті 1.(1) Повітряного кодексу України ця подія класифікується як аварія.

Фактор: Людський (пілот).

Категорія події: FUEL.

4. Рекомендації з підвищення безпеки польотів:

4.1. Експлуатантам та власникам повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, неухильно дотримуватися вимог Повітряного Кодексу України та авіаційних правил України в частинах:

4.1.1. Отримання необхідних бортових документів з метою експлуатації ПС.

4.1.2. Отримання необхідної фахової підготовки та свідоцтв льотного персоналу та свідоцтв персоналу з ТО.

4.1.3. Отримання необхідної фахової підготовки до технічного обслуговування.

4.1.4. Порядку використання повітряного простору України.

4.2. Врахувати, що відповідно до пункту 12 частини першої статті 1 ПКУ АЗП не використовується для виконання авіаційних робіт.