

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор НБРЦА

_____ **О.Л. Бабенко**

„ 24 ” січня _____ 2014

ОСТАТОЧНИЙ ЗВІТ

**за результатами розслідування катастрофи повітряного судна
Ан-2 UR–54853 (не внесено до Державного реєстру цивільних
ПС України), що сталася 10.10.2013 на відстані 7,5 км на північ
від н.п. Скулин, Ковельського р–ну, Волинської області**

У відповідності з п. 5.1. Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та стандартами і рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації цей звіт видається з єдиною метою запобігання авіаційним подіям у майбутньому.

Технічне розслідування, що проведене у рамках цього звіту, не передбачає встановлення чиєїсь вини або відповідальності.

Кримінальні аспекти авіаційної події розслідуються окремо від технічного розслідування.

ЗМІСТ

№ п/п	Зміст	стор
1	Перелік скорочень	3
2	Загальні відомості	4
3	Обставини авіаційної події	5
4	1. Фактична інформація	6
5	1.1. Історія польоту	6
6	1.2. Тілесні ушкодження	7
7	1.3. Пошкодження повітряного судна	7
8	1.4. Інші пошкодження	8
9	1.5. Відомості про особовий склад	8
10	1.6. Дані про повітряне судно	8
11	1.7. Метеорологічна інформація	9
12	1.8. Оснащеність органів ОПР та аеродромів засобами РТЗ ОПР та оцінка радіотехнічного забезпечення ОПР	10
13	1.9. Засоби зв'язку	10
14	1.10. Дані аеродрому	10
15	1.11. Бортові реєстратори	11
16	1.12. Відомості про стан елементів ПС та їх розташування на місці авіаційної події	11
17	1.13. Медичні відомості та стислі результати патологоанатомічних досліджень	12
18	1.14. Дані про виживання пасажирів, членів екіпажу та інших осіб під час АП	12
19	1.15. Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд	12
20	1.16. Випробування та досліді	12
21	1.17. Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до АП	12
22	1.18. Додаткова інформація	12
23	1.19. Нові методи, які були використані про розслідуванні	12
24	2. Аналіз	12
25	3. Висновки	15
26	4. Відхилення, що виявлені при розслідуванні	15
27	5. Рекомендації з підвищення безпеки польотів	16

**ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ,
що використовувались у звіті**

АП - авіаційна подія
АТБ - авіаційно-технічної бази
АХР – авіаційно-хімічні роботи
ВіАЗ – Вінницький авіаремонтний завод
ІВП - Інструкція з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі аеродрому (вертодрому), посадкових майданчиках
ЗАНГ - застосування авіації у народному господарстві
ЗПМ – злітно-посадковий майданчик (тимчасовий чи постійний)
КВП - керівництвом з виконання польотів
КЛЕ - керівництво з льотної експлуатації
КПС - командир повітряного судна
КЦПР ЦА - координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації
МНС - Міністерство з питань надзвичайних ситуацій
МТЗУ – Міністерство транспорту та зв'язку України
МЮУ - Міністерство юстиції України
НБРЦА – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами
НПА - нормативно-правові акти
ОЗП - осіннє-зимовий період
ОПР ДП – обслуговування повітряного руху державного підприємства Укрерорух.
ПВП - правила візуальних польотів
ППП – правила польотів за приладами
ПММ - паливо-мастильні матеріали
ПМУ - прості метеоумови
ПП - приватне підприємство
ПС - повітряне судно
ПСЗСУ – Повітряні Сили Збройних Сил України
ПРАПІУ-2005 - правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України
РТЗ ОПР – радіо-технічне забезпечення обслуговування повітряного руху
СМУ – складні метеорологічні умови
ЦА - цивільна авіація
ЦПІ - центр польотної інформації
GAMET - зональний прогноз погоди по району польотів
UTC - всесвітній скоординований час
ЗПЕ – з початку експлуатації
ПОР – після останнього ремонту

ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ

Розслідування катастрофи літака Ан-2 реєстраційний знак UR-54853, власник літака – не виявлен, яка мала місце 10.10.2013 на відстані 7,5 км на північ від н.п. Скулин, Ковельського р-ну, Волинської області при виконанні польоту вночі за невстановленим маршрутом проводилось комісією, призначеною наказом НБРЦА від 07.02.2011 № 10 у складі:

Голова комісії:

██████████ – державний інспектор з авіаційного нагляду відділу розслідування АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт управління розслідування авіаційних подій та інцидентів Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

Члени комісії:

██████████ – державний інспектор з авіаційного нагляду відділу аналізу інформаційного забезпечення управління попередження авіаційних подій та інцидентів Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

██████████ – державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною експлуатацією відділу західної регіональної інспекції управління регіональних інспекцій Державіаслужби України.

Обставини авіаційної події

10.10.2013 року приблизно о 03 годині 30 хвилин за місцевим часом (з показань свідка та зупинки льотних часів) сталася катастрофа повітряного судна Ан-2 з нанесеними на його борту реєстраційними знаками UR-54853.

Власника літака не виявлено.

Літак виконував несанкціонований політ.

Маршрут польоту та мета польоту встановлюється органами прокуратури та СБУ Волинської обл.

***Примітка:** після катастрофи на борту літака було виявлено вантаж цигарок в кількості 103 коробки, загальною вагою 947,6 кг.*



1. ФАКТИЧНА ІНФОРМАЦІЯ.

1.1. Історія польоту.

10.10.2013 року приблизно о 03 годині 30 хвилин за місцевим часом (з показань свідка та зупинки льотних часів) сталася катастрофа повітряного судна Ан-2 з нанесеними на його борту реєстраційними знаками UR-54853.

Комісія з'ясувала, що 09.10.2013 року, приблизно о двадцять другій годині за місцевим часом, (з показань свідка), літак здійснив зліт з посадкового майданчика «Скулин» в невідомому напрямку.

10.10.2013 року приблизно о третій годині за місцевим часом літак повернувся на посадковий майданчик «Скулин», але в умовах темряви, імовірної наявності приземного туману (згідно аналізу метеорологічної інформації), пілот не впорався з керуванням ПС та виконав грубе приземлення на відстані 750 метрів на північний захід від торця злітно-посадкової смуги посадкового майданчика «Скулин».

Комісія з'ясувала, що літак був завантажений коробками з цигарками, які були вилучені правоохоронними органами в зв'язку з проведенням кримінального слідства.

На борту літака перебували дві особи, пілот ПС ██████████, 1952 року народження та одна приватна особа.

В наслідок події обидві особи, що знаходились на борту загинули.

Місце падіння літака розташоване за координатами: 51°20'45,54" північної широти, 024°54'39,22" східної довготи.

Місцевість, де сталася катастрофа, рівнинна, болотиста.



1.2. Тілесні ушкодження.

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

1.3. Пошкодження повітряного судна.



Після падіння літака було повністю зруйновано його передню частину (до 10 шпангоуту) та права напівкоробка крил, під час авіаційній події пожежі не виникло.



1.4. Інші пошкодження.

Інших пошкоджень не має.

1.5. Відомості про особовий склад.

а) дані про екіпаж:

КПС ██████████

Дата народження 14.06.1952.

Освіта – середня – Сасовське ЛУЦА у 1972 році.

Загальний наліт:

на Мі-8МТВ 4468 год., на ПС Ан-2 - 3795 год.

Додаток до свідоцтва транспортного пілота TR № 010477 дійсне до 09.02.2013.

Остання льотна (сертифікаційна) перевірка 05.03.2011, перевіряючий пілот-інструктор ██████████, оцінка «Стандарт».

Кваліфікаційна перевірка 17.02.2012 – встановленим вимогам відповідає.

Проходження КПК: 21.01.2011 сертифікат № 2378, 5407.

Медичний сертифікат МС №032714, виданий 09.02.2012, дійсний до 09.02.2013.

1.6. Дані про повітряне судно.

Літак Ан-2, заводський номер 1Г18460 з державним і реєстраційним знаком UR-54853 було зареєстровано у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України 04.03.2008 (реєстраційне посвідчення РП 1828/2), та внесене до експлуатаційної специфікації сертифікату експлуатанта ТОВ «Бріз», спеціальний сертифікат льотної придатності № ПС 1828/08, дата видачі - 20.03.2012, дійсне до 20.03.2013.

31.01.2013 ПС було виведено із експлуатаційної специфікації сертифікату експлуатанта ТОВ «Бріз».

07.02.2013 року, при виконанні несанкціонованого польоту, літак Ан-2, заводський номер 1Г18460 з державним і реєстраційним знаком UR-54853 зазнав аварію поблизу м. Бердичів, був зруйнований та не підлягав встановленню.

Данні на ПС з заводським номером 1G10864 в Державіаслужбі України відсутні.

Двигун АШ-62ІР



Данні на двигун з заводським номером К 16436112 в Державіаслужбі України відсутні.

1.7. Метеорологічна інформація.

Опис синоптичної ситуації по Волинській області 10.10.2013 з 00 до 03 UTC

Погоду Волинської області за даними карт приземного аналізу за 00 та 03 UTC обумовлювало мало градієнтне поле підвищеного тиску, від антициклону з центром над Каспійським морем.

Вітер 120° 4 м/с, видимість 800 м, туман, суцільна хмарність 60 м, температура повітря +0,8°С, вологість повітря 100%.
15.00 (місцевий час)

Вітер 110° 5 м/с, видимість 800 м, туман, суцільна хмарність 50 м, температура повітря +0,8°С, вологість повітря 100%.

Довідка
про стан погоди за даними спостережень метеорологічних станцій
Волинської обл..

Назва метеостанції	Строки спостереження	Фактична погода
Маневичі (найближча до місця події метеостанція)	00.00 год. (UTC)	Хмарність 10 балів середнього ярусу. Вітер 140° швидкість 1 м/с. Тиск на станції 991,9 гПа. (743.9 мм), прив. до рівня моря 1016.5 гПа. (762.4 мм). Тенденція – 1.1 гПа. Температура 7.3° С. Точка роси 6.4° С. Вологість 94%. Серпанок видимість 4 км.
	03.00 год. (UTC)	Хмарність 10 балів середнього ярусу. Вітер 140° швидкість 1 м/с. Тиск на станції 991,1 гПа. (743.3 мм), прив. до рівня моря 1015.8 гПа. (761.8 мм). Тенденція – 0.8 гПа. Температура 6.7° С. Точка роси 6.3° С. Вологість 97%. Серпанок видимість 1000 м.

***Примітка.** Повна довідка про стан погоди за даними спостережень метеорологічних станцій Волинської обл. додається до матеріалів розслідування*

1.8. Оснащеність органів ОПР та аеродромів засобами РТЗ ОПР та оцінка радіотехнічного забезпечення ОПР.

Аварія сталася в зоні неконтрольованого повітряного простору, засоби РТЗ ОПР відношення до авіаційної події не мають.

1.9. Засоби зв'язку

Відповідно до вимог п. 80, 83 Постанови Кабінету Міністрів України №401 від 29.03.2002, (зі змінами), запити про умови використання Повітряного простору України користувачем повітряного простору не здійснювався.

1.10. Дані аеродрому.

Імовірне місце запланованого приземлення ПС є незареєстрований ЗПМ, який знаходиться в 7 км. на північ від н.п. Скулин, Ковельського р-ну, Волинської області. Злітна смуга ЗПМ має асфальтове покриття довжиною 400 м. та шириною 20 м. Бокові та кінцеві полоси безпеки вільні. МК пос. = 95° - 275°. Місце стоянки обладнане кріпленням для стоянки літаків Ан-2. Будь які засоби протипожежної безпеки на місці стоянки відсутні.

1.11. Бортові реєстратори.

На ПС, що зазнав катастрофи в р-ні н.п. Скулин, Ковельського р-ну, Волинської області, бортовий реєстратор був відсутній.

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

Місце падіння літака Ан-2 UR-54853 (згідно нанесених на фюзеляжі) розташоване за координатами: 51°20'45,54" північної широти, 024°54'39,22" східної довготи.

Літак лежить на полі на фюзеляжі з магнітним курсом 290°. Стійки шасі зламані.

Права напівкоробка крил повністю зруйнована. Залишки зім'яті та відірване в районі центроплану.

Передня частина фюзеляжу (до 10 шпангоута) наполовину відірвана та знаходиться в положенні до гори ногами. Ліва напівкоробка крил знаходиться справа (по польоту) в перевернутому стані. Підкіс правої напівкоробки крил підламаний, на лівому верхньому крилі відсутній закрилок та пошкоджений передкрилок.

Пілотська кабіна зруйнована повністю. Елементи пілотської кабіни розборсані по всьому путі руйнування літака.

Закінцівка правого стабілізатора зім'ята.

Кіль ПС та лівий стабілізатор не пошкоджені. Хвостове колесо не відірване. Антени радіо-висотоміру, які знаходяться на нижній частині фюзеляжу не постраждали.

На літаку відкриті пасажирські двері.

Двигун літака відірваний, підмоторна рама відсутня, знаходиться на відстані 35 м. на північний схід від залишків фюзеляжу літака.

Лопаті двигуна зігнуті, одна лопать зарилася в землю.

Масляний бак зруйнованим та знаходиться з північної сторони фюзеляжу.

Опис пілотської кабіни:

Пілотська кабіна зруйнована повністю. Елементи пілотської кабіни розборсані по всьому путі руйнування літака.

Обидва пілотські сидіння відірвані та знаходяться на відстані 30 – 35 м. від літака (по ходу падіння).

Чотирьох ходовий паливний кран знаходиться у відкритому положенні.

Магнето включене (на 1+2).

Показання часів АЧС-1 – 3 год. 29 хв.

АЗС ПО-500 включено.

АЗС авіагоризонтів та ГК – 1 включено.

Сектор газу та шаг гвинта в передньому положенні (злітний режим).

Кран зупинки двигуна у виключеному положенню.

Важіль висотного коректору в положенні 25%.

(Кроки розташування частин літака та опис місця події додаються).

1.13. Медичні відомості та стислі результати паталого - анатомічних досліджень

Згідно висновку експерта Ковельської міжрайонної судово-медичної експертизи Волинського обласного бюро № 238, смерть гр-на [REDACTED] настала від розтрощення голови, що підтверджується виявленими патоморфологічними даними. Між вищевказаними тілесними ушкодженнями та настанням смерті гр-на [REDACTED] є прямий причинний зв'язок.

В крові трупа гр-на [REDACTED] етиловий спирт виявлено в концентрації 0,12 проміле – сп'яніння практично відсутнє.

Згідно висновку експерта Ковельської міжрайонної судово-медичної експертизи Волинського обласного бюро № 237, смерть гр-на [REDACTED] настала від поєднаної травми тіла з множинними переломами скелету та розвитком травматичного шоку, що підтверджується виявленими патоморфологічними даними. Між вищевказаними тілесними ушкодженнями гр-на [REDACTED] та настанням смерті останнього є прямий причинний зв'язок.

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

Політ виконувався у складі одного пілота. На правому пілотському сидіння знаходилась стороння особа. Під час авіаційної події пілот та стороння особа загинули.

1.15. Дії аварійно-рятувальних та пожежних команд.

До місця події було відправлено службовий автомобіль Державної служби Ковельського РВ МНС у Волинській обл. В зв'язку з відсутністю пожежі, засоби пожежогасіння не використовувались.

1.16. Випробування та дослід.

Під час розслідування аварії ПС Ан-2 UR-54853 взяти відбір проб масла МС-20 не вдалося з причини відриву двигуна та повного руйнування маслобака і витікання мастила.

1.17. Інформація про організації та адміністративну діяльність, які мають відношення до катастрофи.

Інформація про організації які мають відношення до катастрофи відсутня.

1.18. Додаткова інформація

Додаткова інформація відсутня

1.19. Нові методи, які були використані при розслідуванні

При розслідуванні нові методи не використовувались.

2. АНАЛІЗ

10.10.2013 року приблизно о 03 годині 30 хвилин за місцевим часом сталася катастрофа повітряного судна Ан-2 з нанесеними на його борту реєстраційними знаками UR-54853.

При огляді місця події комісія виявила:

Літак лежить на полі на фюзеляжі з магнітним курсом 290° .

Відстань від торця МК= 95° ЗПМ «Скулин» до місця де лежить ПС, складає 750 метрів.

Відстань від ліса, який знаходиться на північ до місця де знаходиться ПС складає 50 метрів.

Враховуючи розташування уламків ПС та сліди на землі, комісія вважає, що зіткнення літака з землею сталася з МК= 85° , з великим зворотнім кутом тангажу (приблизно $45^\circ - 55^\circ$) та правим креном (приблизно $25^\circ - 35^\circ$).

Після зіткнення ПС з землею двигун відірвався від фюзеляжу та по інерції полетів вперед. Після огляду двигуна, комісія прийшла до висновку, що під час зіткнення з землею двигун працював.

Літак продовжував переміщення вперед з піднятою хвостовою частиною фюзеляжу. Під час переміщення літак почав руйнуватись, в першу чергу підверглась руйнуванню пілотська кабіна та права напівкоробка крил. На відстані 120 метрів від місця першого торкання землі літак зупинився при цьому його розвернуло вліво на кут 105° , права напівкоробка крил повністю зруйнувалась, а ліва перекинулась на праву сторону. Хвостова частина літака майже не постраждала.

Під час розслідування, комісія з'ясувала, що ПС з заводським номером 1G10864 в реєстрі повітряних суден України не значиться. Державний та реєстраційний знак UR-54853 нанесені на ПС незаконно. На території України дане ПС перебувало нелегально.

В ході розслідування, комісією було проаналізовано: розташування уламків ПС після зіткнення його з землею, метеорологічні умови на час події, дані про пілота, технічну підготовку літака та ін.

При вивченні синоптичної ситуації в районі катастрофи, комісія з'ясувала, що на час події погоду Волинської області за даними карт приземного аналізу за 00 та 03 UTC 10.10.2013 обумовлювало мало градієнтне поле підвищеного тиску, від антициклону з центром над Каспійським морем.

По радіозонду Шепетівки випущеному в 00.30 UTC 10.10.13, спостерігалася приземна інверсія в шарі від землі до 800м, різниця температур складала 4 градуси. На висоті від 1500м до 2000м спостерігалася ізотермія.

Аналіз синоптичної ситуації дає змогу вважати, що тумани, які утворилися на території Львівського РПІ, носили характер радіаційно-адвективних.

Болотиста місцевість в р-ні н.п. Скулин сприяла підвищенню вологості в приземному шарі атмосфери та утворенню приземних туманів.

Враховуючи розташування уламків ПС, сліди від зіткнення літаком землі, аналізу метеорологічної інформації на час події та показання свідка, комісія прийшла до висновку, що, найімовірніше, пілот мав намір виконати посадку на незареєстрований злітно – посадковий майданчик розташований в 7 км. на північ від н.п. Скулин, Ковельського р-ну, Волинської області, але під час зниження в умовах темряви, імовірно, потрапив в приземний туман, втратив просторове положення, не впорався з керуванням ПС та з великим зворотнім кутом тангажу на відстані 750 метрів на північний захід від торця злітно-посадкової смуги посадкового майданчика «Скулин», зіткнувся з землею.

Комісія з'ясувала, що на час авіаційної події пілот не мав діючого свідоцтва пілота та не мав право виконувати польоти. Політ виконувався на незареєстрованому ПС з підробленим реєстраційним знаком, вночі із злітно-посадкового майданчика (ЗПМ), який не був обладнаний необхідними радіотехнічними та світлотехнічними засобами. ЗПМ «Скулин» не внесено до реєстру ЗПМ. Комісія вважає, що імовірно, технічну підготовку ПС до вильоту пілот виконував самостійно, на що не мав відповідного допуску.

Проаналізувавши зібрану інформацію, комісія прийшла до висновку, що, імовірною причиною зіткнення літака з землею, стала втрата пілотом просторового положення при попаданні в умовах темряви в приземний туман, після зниження ПС з метою встановлення візуального контакту з землею.

Причини, що сприяли створенню події:

- прийняття КПС рішення про виконання зльоту та посадки на не обладнаний для польотів по ППП ЗПМ, в умовах темряви та приземного туману;
- виконання польоту на незареєстрованому та технічно не підготовленому ПС;
- політ у не повному складі екіпажу;
- виконання польоту пілотом не маючим діючого свідоцтва пілота;
- відсутність достовірної метеоінформації по маршруту польоту та в районі запланованого місця посадки;

Згідно ПРАПІУ – 2005 дана подія класифікується як катастрофа.

Фактор: людський фактор (екіпаж), навколишнє середовище.

3. ВИСНОВКИ

Причиною катастрофи незареєстрованого літака Ан-2 з підробленим реєстраційним знаком UR-54853, найімовірніше, стала втрата пілотом просторового положення при попаданні в умовах темряви в приземний туман, що призвело до мимовільного зниження літака та зіткнення його з землею.

Фактори, що сприяли виникненню авіаційної події:

- прийняття КПС рішення про виконання зльоту та посадки на не обладнаний для польотів по ППП ЗПМ, в умовах темряви та приземного туману;
- виконання польоту на незареєстрованому та технічно не підготовленому ПС;
- політ у не повному складі екіпажу;
- виконання польоту пілотом не маючим діючого свідоцтва пілота;
- відсутність достовірної метеоінформації по маршруту польоту та в районі запланованого місця посадки.

4. ВІДХИЛЕННЯ, ЩО ВИЯВЛЕНІ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ

4.1. В порушення Ст. 47 Повітряного кодексу України та п.7.4.2. наказу Державіаслужби України від 20.09.2005 № 684 «Правила сертифікації експлуатанта», на борту ПС була відсутня будь-яка бортова документація, що передбачена авіаційними правилами.

4.2. В порушення п.3, Ст. 57 Повітряного кодексу України та Роз. 2 КЛЕ літака Ан-2, під час польоту були не виконані вимоги, щодо мінімального складу екіпажу ПС (політ виконувався без другого пілота);

4.3. В порушення п.56 Постанови КМУ Про затвердження Положення про використання повітряного простору України, екіпаж не повідомив органи управління ПСЗС про виконання польоту та дозвіл на виконання польотів не отримувался.

4.4. ПС з заводським номером 1G10864 в реєстрі повітряних суден України не значиться.

4.5. В порушення вимог розділу 4.5. НПП ГА-85 технічне обслуговування ПС к вильоту виконувались пілотом, який не мав свідоцтва спеціаліста з технічного обслуговування ПС.

4.6. Згідно отриманої комісією інформації, пілот не мав допуску до виконання польоту за ППП на даному типі ПС.

4.7. Державний та реєстраційний знак UR-54853 нанесені на ПС незаконно. На території України дане ПС перебувало нелегально.

5. РЕКОМЕНДАЦІЇ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Державіаслужбі України, управлінню регіональних інспекцій

5.1. Державним інспекторам управління регіональних інспекцій, на підставі п.п. 2.1., 2.2. наказу МТЗУ та МВСУ від 10.06.2008 за № 696/270 Про затвердження Порядку взаємодії регіональних інспекцій Державної авіаційної адміністрації і територіальних органів внутрішніх справ при запобіганні та припиненні протиправних дій у сфері цивільної авіації України, сумісно з працівниками територіальних органів внутрішніх справ, провести позапланові заходи по виявленню фактів використання, обслуговування, стоянки чи зберігання літальних апаратів за межами аеродромів та зареєстрованих злітно-посадкових майданчиків.

Міністерству внутрішніх справ України

5.2. Працівникам територіальних органів внутрішніх справ, на підставі п. 3.3. наказу МТЗУ та МВСУ від 10.06.2008 за № 696/270 Про затвердження Порядку взаємодії регіональних інспекцій Державної авіаційної адміністрації і територіальних органів внутрішніх справ при запобіганні та припиненні протиправних дій у сфері цивільної авіації України, у випадку виявлення фактів чи надходжень інформації щодо виготовлення, використання, обслуговування, стоянки чи зберігання за межами аеродромів літальних апаратів доповідати безпосередньо керівникові органу внутрішніх справ, із подальшим інформуванням інспекції Державіаадміністрації.

Керівникам експлуатантів, ТСОУ та фізичним особам, які виконують польоти на літаках Ан-2

5.3. Причини даної АП вивчити з командно-льотним, льотним та інженерним складом.

5.4. Провести додаткові заняття з командно-льотним та льотним складом на тему: «Порядок та правила розподілу уваги при виконанні польотів за ППП на різних етапах польоту».

5.5. Заборонити використання на літаках Ан-2 додаткового навігаційного обладнання без внесення в КВП правил та процедур його використання.

Підписи голови та членів комісії з розслідування