

**Последующее донесение об АП с самолетом Ан-2Т RA-35171**

**Дата, время события (местное и UTC):** 02.09.2017, 12 ч 15 мин  
(09 ч 15 мин UTC), день

**Место события:** Российская Федерация, Московская область,  
Балашихинский район, аэродром АО «МАРЗ ДОСААФ»

**Вид события:** Катастрофа

**Тип ВС:** Самолет Ан-2Т

**Государственный и регистрационный опознавательные знаки:** RA-35171

**Свидетельство о Государственной регистрации:** № 7378, выдано УИБП  
ФАВТ МТ РФ 02.09.2015

**Сведения о владельце ВС:** Частное лицо

**Сведения о ВС:** Изготовитель PZL-MIELEC (Польша), дата 30.12.1969,  
заводской № 1Г11310, сертификат летной годности № 2132100181, выдан  
СЗ МТУ Росавиации 15.11.2010, срок действия до 15.11.2012,  
наработка СНЭ 19721 ч (на 28.05.2015, далее данные отсутствуют),  
назначенный ресурс/срок службы 20000 ч/не установлен, межремонтный  
ресурс/срок службы 2000 ч/5 лет, кол-во ремонтов 12, дата и место  
последнего ремонта 04.04.2008 ОАО «МАРЗ ДОСААФ», наработка ППР  
466 ч (на 28.05.2015), остаток назначенного ресурса/срока службы  
279 ч (на 28.05.2015)/не установлен, срок службы и ресурс не  
продлевались, остаток межремонтного ресурса/срока службы 279 ч (на  
28.05.2015)/межремонтный срок службы закончился 04.04.2013

**Двигатель:** АШ-62ИР, изготовитель WSK PZL Kalisz S.A. (Польша),  
дата 16.05.1986, заводской № K1642620, наработка СНЭ 3684 ч (на  
28.05.2015), назначенный ресурс/срок службы 6000 ч/не установлен,  
межремонтный ресурс/срок службы 800 ч/6 лет, кол-во ремонтов 4,  
дата и место последнего ремонта 17.03.2008 ОАО «МАРЗ ДОСААФ»,  
наработка ППР 466 ч (на 28.05.2015), остаток межремонтного  
ресурса/срока службы 334 ч (на 28.05.2015)/межремонтный срок  
службы закончился 17.03.2015

**Сведения о КВС:** Пол мужской, 10.07.1968 г.р. В комиссию  
представлены следующие свидетельства пилота на имя КВС:

Свидетельство пилота коммерческой авиации III П № 007510, выдано  
ВКК ФАВТ МТ РФ 15.12.2004. Допуски к полетам: самолеты Як-18Т

(30.12.2003), Cessna-208 (22.12.2005) (все допуски в качестве КВС и КВС-инструктора).

Свидетельство авиационного специалиста №002065, выдано УА ЦС РОСТО 25.04.2005. Допуски к полетам: самолеты Як-52 (2005 г.), Ан-2 (2005 г.), Cessna-172 (2005 г.). Вертолет Ми-2 (2005 г.). (Все допуски в качестве КВС и КВС-инструктора).

Свидетельство пилота-любителя III П №002282, выдано ВКК Росавиации 30.08.2011. Допуски к полетам: Cessna-172 (2011 г.) в качестве КВС.

Свидетельство линейного пилота №0043187, выдано ВКК ФАВТ МТ РФ 06.11.2015. Допуски к полетам: Boeing-747 (КВС-инструктор).

Свидетельство линейного пилота (первый класс) I П №013767, выдано ВКК ФАС России 17.07.2007. Допуски к полетам: самолеты Як-42 (13.10.2000, КВС), Falcon 20/2000 (15.04.2004, КВС-инструктор), Boeing-757 (12.03.2010, КВС, КВС-инструктор), Boeing-747 (26.07.2011, КВС).

Свидетельство пилота транспортной авиации №3193771, выдано 18.07.2008 авиационной администрацией США. Допуски к полетам: самолеты Challenger-650, Embraer-145 (КВС).

Сроки действия данных свидетельств и наличие квалификационных проверок уточняются. Общий налет 14600 ч (согласно записям в летной книжке), налет на данном типе/из них в качестве КВС устанавливается, метеоминимум категория IIIA ИКАО 15X200X150

**Характер задания:** Демонстрационный полет

**Маршрут полета:** Район аэродрома «Черное» АО «МАРЗ ДОСААФ»

**Число членов экипажа/пасс.:** 2/0

**Погибло:** 2/0

**Последствия происшествия, в т.ч. для окружающих объектов:**

Окружающей среде ущерб не нанесен

**Количество и масса груза на борту:** Груз на борту ВС не перевозился

**Метеоусловия:** Согласно прогнозу по району полетов ожидалась следующая погода: направление приземного ветра 20°, скорость ветра 6 м/с, видимость 10000 м, облачность разбросанная (3-4 октанта) с высотой нижней границы 600 м; прогнозируемая максимальная температура воздуха +22°C.

Фактическая погода в момент АП: ветер 20-30°, 2-3 м/с, малооблачно, видимость 10000 м, температура +17°C, влажность 73%, давление 747 мм рт.ст.

**Обстоятельства события:** При выполнении маневрирования в ходе демонстрационного полета на аэродроме «Черное» произошло касание крылом самолета ГВП с последующим столкновением с землей.

**Степень повреждения ВС:** Самолет практически полностью разрушился и частично сторел

**Сведения о состоянии бортовых самописцев:** На самолете средства объективного контроля не установлены

**Физическая хар-ка р-на места события:** Превышение аэродрома над уровнем моря 150 м

**Дополнительная информация:** При расследовании катастрофы самолета ЕЗВС «ЕХ-30» RA-0327G, происшедшей 02.06.2013 на п.п. «Большое Грызлово» при выполнении демонстрационного полета, комиссией, на основании требований ст.73 Воздушного кодекса РФ, были даны рекомендации авиационным властям России о разработке и внесении в ФАП-128 правил, определяющих порядок организации и выполнения демонстрационных полетов в гражданской авиации. До настоящего времени такой документ в гражданской авиации отсутствует.

При расследовании катастрофы ЕЗВС вертолета F-28 RA-2348G, происшедшей 24.02.2016 в Ленинградской области, установлено, что указанный КВС в плане полета тип ВС не соответствовал данным, имеющимся в Реестре выданных свидетельств авиационного персонала. В настоящее время, в соответствии с приказом Росавиации от 15.09.2011 №551, организовано информационное взаимодействие федеральных государственных информационных систем «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» (РЭВС) и «Реестр выданных свидетельств авиационного персонала» (ФГИС РАП) Росавиации с Центральным банком данных ФГУП «Госкорпорация по ОрВД. В письме начальника Управления инспекции по безопасности полетов от 09.12.2016 №02.3-5018 отмечается: «В настоящее время Росавиацией совместно с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» принимаются меры по реализации в оперативных органах ЕС ОрВД организационных и технических мероприятий, обеспечивающих автоматизированное применение информации ФГИС РЭВС в процессе обработки представленных планов полетов и уведомлений об использовании

воздушного пространства». Несмотря на отсутствие в ФГИС РЭВС действующего СЛГ на самолет Ан-2Т RA-35171, представленный план полетов ВС прошел форматно-логистический контроль в автоматизированной системе планирования воздушного движения.

**Оперативные рекомендации:** Авиационным властям:

- Принять меры по повышению качества информационного взаимодействия ФГИС РЭВС и ФГИС РАП с Центральным банком ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» при использовании воздушного пространства.
- Разработать и ввести в действие нормативный документ по порядку организации и проведения демонстративных полетов в гражданской авиации, предусмотренный ст. 73 Воздушного кодекса РФ.

До разработки такого документа ввести временное положение по организации и проведению демонстрационных полетов в гражданской авиации, или такие полеты не выполнять.

---

Комиссия по расследованию АП Межгосударственного авиационного комитета