

«Утверждаю»:

Генеральный директор ГП «ЗАВОД 410 ГА»


С.М. Подреза
2016 г.


**Акт оценки технического состояния
Самолета Ан-26 заводской №7608**

Комиссия ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «ЗАВОД 410 ГА» составила настоящий акт на предмет технического состояния самолета Ан-26 серийный №76-08, находящегося на территории ГП «ЗАВОД 410 ГА».

Самолет Ан-26 заводской №7608 поступил на ГП «ЗАВОД 410 ГА» в 2004 году, для выполнения капитального ремонта согласно условиям Контракта №ПП 1330/1630-ВТФ-15-2004 от 11.05.2004 г. Заказчик - ГП «Украинская Авиационная Транспортная Компания» («УАТК»).

Обязательства Заказчика по доукомплектации самолета агрегатами и комплектующими изделиями (согласно Акту приемной комиссии от 12.06.2004 г.) не выполнены.

Договор на выполнение капитального ремонта расторгнут по инициативе Заказчика, согласно решению суда (Решение Хозяйственного суда г. Киева №18/235 от 22.05.07), перечисленные Заказчиком средства за выполнение ремонтных работ Законом возвращены.

Обязательств по обеспечению хранения, технического обслуживания и охраны самолета ГП «ЗАВОД 410 ГА» на себя не принимал, оплата за данные услуги Заказчиком не производилась.

Самолет (планер)

Тип - Ан-26. Серийный номер - №76-08.

Выпущен заводом КиАПО - 06.02.1979 г.

Наработка:

С начала эксплуатации (СНЭ) - 4891 летных часов, 4834 полета;

После последнего ремонта (ППР) - 1355 летных часов, 1430 полетов.

Назначенный календарный сроки службы планера (25 лет) истек 06.02.2004 года.

Самолет находится в разобранном состоянии, не окрашен.

Агрегаты, комплектующие изделия и съемные элементы конструкции самолета (за исключением отсутствовавших на момент приемки в ремонт и переданных Заказчику во время нахождения самолета на Заводе) находятся на складах и в цехах ГП «ЗАВОД 410 ГА».

В связи с длительным (12 лет) нахождением самолета на открытой стоянке, без лакокрасочного покрытия, без консервации и выполнения технического обслуживания, его техническое состояние существенно ухудшилось:

- коррозионное поражение фюзеляжа, центроплана и всех силовых элементов;
- пришли в негодность все резинотехнические изделия;
- повреждения жгутов электро-, радио- и приборного оборудования.

Силовая установка:

1. Двигатель АИ-24ВТ №Н384ВТ051 (без формуляра);

2. Двигатель АИ-24ВТ №Н421ВТ030 (без формуляра);

3. Вспомогательная силовая установка (ВСУ) РУ-19А-300 - отсутствует.

В связи с отсутствием пономерной документации (формуляров, паспортов) на двигатели и их агрегаты, их ресурсное состояние (дата выпуска и крайнего ремонта, наработки СНЭ и ППР, остаток назначенного и межремонтного ресурса/срока службы) неизвестны.

Срок хранения двигателей (для двигателей, снятых с самолета - не более трех лет) истек в 2007 году.

ВЫВОДЫ: В связи с истечением назначенного и межремонтного срока службы планера и срока хранения двигателей, учитывая длительное пребывание планера (фюзеляжа) самолета на открытой площадке, а его комплектующих - на складах (без полноценной консервации), а также отсутствие пономерной документации на двигатели и их агрегаты, самолет Ан-26 заводской №76-08 и двигатели АИ-24ВТ №Н384ВТ051, Н421ВТ030 для дальнейшей эксплуатации не пригодны и подлежат списанию (утилизации).

Выводы: В связи с истечением межремонтных сроков службы и длительным пребыванием фюзеляжа самолета на открытой площадке, комплектующих самолета на складе без полноценной консервации, для дальнейшей эксплуатации самолет Ан-26 заводской №76-08 не пригоден (требует капитального ремонта или подлежат списанию/утилизации).

Первый заместитель технического директора

Главный технолог

Главный контролер-начальник ОТК


Начальник ЛИЭК


Директор самолетного производства

Зам. Главного технолога по самолетам


Зам. Главного технолога по АиРЭО


А. В. Кириков


Ю. Б. Ткаченко


С. Н. Ковалёв


С. И. Усенко


В. Л. Бушнев


Е. А. Щелоков