



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

П Р И К А З

24 ноября 2022г.

Москва

№ 858-17

**О реализации мероприятий по результатам расследования
авиационного происшествия с самолетом Cessna F-172-H RA-67551**

2 августа 2020 г. в районе посадочной площадки Вальдау (Калининградская область, Гурьевский городской округ) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna F-172-H RA-67551, принадлежащим частному лицу.

Авария произошла в результате вынужденной посадки на сельскохозяйственное поле из-за падения мощности двигателя.

Информация об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия приведена в приложении к настоящему приказу.

В соответствии с пунктом 2.10.5 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18.06.1998 № 609, и подпунктами 5.4.6 и 9.9 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 396, приказываю:

1. Руководителям территориальных органов Росавиации:

1.1. Довести требования настоящего приказа до сведения руководителей организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие воздушные суда (далее – ВС), авиационных учебных центров, центров по сертификации воздушных судов, эксплуатантов и владельцев воздушных судов авиации общего назначения (далее – АОН);

1.2. При проведении инспекционного контроля летной годности ВС обращать особое внимание на достоверность предоставляемых заявителем сведений о соблюдении требований пункта 2 Приложения 2 Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна», утвержденных приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 519.

1.3. Рекомендовать руководителям организаций гражданской авиации, эксплуатирующих легкие и/или сверхлегкие воздушные суда, авиационных учебных центров, центров по сертификации ВС, эксплуатантам и владельцам воздушных судов АОН:

1.3.1. изучить с авиационным персоналом настоящий приказ и Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna F-172-H RA-67551;

1.3.2. провести разовую проверку воздушных судов с двигателем разработки компаний Teledyne Continental Motors (TCM) и Textron-Lycoming, на предмет выполнения на них замены магнето в соответствии с сервисным письмом SL1-10 компании-изготовителя магнето SLICK (опубликовано на официальном сайте компании Champion Aerospace, LLC);

1.3.3. провести занятия с командно-летным, инспекторским, инструкторским составом и членами летных экипажей ВС по дополнительному изучению разделов руководства по летной эксплуатации ВС в части изменений тяговых характеристик силовой установки в зависимости от внешних условий, изменений характеристик устойчивости и управляемости ВС на переходных режимах при уменьшении скорости полета и увеличении угла крена, рекомендаций по выводу ВС из предсрывных режимов и режимов сваливания, а также по действиям при отказе двигателя до и после достижения скорости принятия решения (прерванный и продолженный взлет) и предотвращению выхода ВС на режим сваливания;

2. И.о. начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов Росавиации И.В. Пономареву рассмотреть целесообразность рекомендаций 5.5 и 5.7 окончательного Отчета комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационного происшествия с самолетом Cessna F-172-H RA-67551, и до 5 декабря 2022г. направить в Минтранс России предложения по внесению изменений в воздушное законодательство Российской Федерации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель



А.В. Нерадько

Приложение
к приказу Федерального
агентства воздушного
транспорта

от 24 ноября 2022 № 858-17

**Обстоятельства авиационного происшествия с самолетом
Cessna F-172-H RA-67551**

2 августа 2020 г. днем при выполнении полета в целях АОН с посадочной площадки Вальдау (Калининградская область, Гурьевский городской округ) произошло авиационное происшествие (авария) с самолетом Cessna F-172-H RA-67551 частного лица.

На борту ВС находились КВС и два пассажира

После взлета на высоте около 15 м произошло падение мощности двигателя. Командир воздушного судна (далее – КВС) принял решение на выполнение посадки прямо перед собой на сельскохозяйственное поле. В результате вынужденной посадки ВС было частично разрушено, КВС и один из пассажиров получили серьезные телесные повреждения, второй пассажир не пострадал.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия установлено, что полет выполнялся в воздушном пространстве класса «G» при отсутствии уведомления на использование воздушного пространства в органы ОрВД, предусмотренного пунктом 124 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. №.

Сертификат летной годности ВС, выданный СЗ МТУ Росавиации, истек 2019 году и далее не продлевался.

По результатам исследования двигателя Continental O-300-D самолета Cessna F-172-H RA-67551, проведенного в ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации», установлено, что падение мощности двигателя произошло в результате неисправностей двух магнето s/n 408900 и s/n 211074, заключающихся в оплавлении (перетекании материала) рабочих поверхностей контактных пар, что приводило к нулевому зазору между контактами при их размыкании и, как следствие, к неспособности того или иного магнето к искрообразованию.

Комиссией по расследованию авиационного происшествия так же установлено, что с 2018 по 2020 годы техническое обслуживание (далее – ТО) ВС и двигателя выполнялось организацией Franklin Aircraft Engines (Республика Польша), последнее периодического ТО выполнено 20 февраля 2020 г., однако по сообщению уполномоченного представителя Республики Польша печать, поставленная на записи о ТО и принадлежавшая организации «Franklin» (номер сертификата PL.MG.500), недействительна, поскольку действие сертификата официально закончилось в 2015 году. Межремонтный срок службы двигателя истек в 2000 году.

В соответствии с руководством по ТО магнето после каждой 100-часовой наработки проводится проверка состояния магнето, после каждой 500-часовой наработки выполняется проверка контактов в сборе на предмет прогорания или износа. Информация о проведении указанных работ в распоряжении комиссии по расследованию отсутствует. При этом магнето относится к компонентам, которые требуют капитального ремонта совместно с двигателем в целом.

Представителем Национального комитета по безопасности на транспорте (далее – NTSB) в комиссию по расследованию представлена копия сервисного письма компании изготовителя магнето SLICK, в соответствии с которым магнето серии 400/6005 и серии 4200/6200 подлежат замене на магнето серии 4300/6300, так как запчасти для магнето серии 400/600 уже в течение нескольких лет считаются устаревшими и их срок службы исчерпан. Срок окончания поддержки устаревших магнето определен как 31 декабря 2011 г.

По заявлению КВС (он же владелец ВС) свидетельства специалиста по ТО и ремонту он не имеет, оперативное ТО выполнял самостоятельно без привлечения организаций, имеющих сертификат на право выполнения ТО самолетов типа Cessna 172 с двигателем Continental O-300-D.

Техническая эксплуатация ВС не соответствовала установленным требованиям. Наиболее вероятно, при периодическом ТО двигателя осмотр магнето не проводился, износ комплектующих деталей магнето своевременно не был выявлен, что привело к падению мощности двигателя в полете и обусловило необходимость выполнения вынужденной посадки на неподготовленную площадку.

По заключению комиссии по расследованию:

«Авиационное происшествие с самолетом Cessna F-172-H RA-67551 произошло при выполнении вынужденной посадки на неподготовленную площадку – поле сельхозназначения с высокой травяной растительностью (рапс).

Необходимость выполнения вынужденной посадки была вызвана падением мощности двигателя из-за неисправности обоих магнето, заключающейся в оплавлении рабочих поверхностей контактных пар, что приводило к нулевому зазору между контактами при их размыкании и, как следствие, к неспособности того или иного магнето к искрообразованию. Причиной неисправности магнето явилась их неудовлетворительная техническая эксплуатация.

Из-за отсутствия объективных данных оценить действия КВС при выполнении вынужденной посадки не представилось возможным.»

Подробная информация о результатах расследования авиационного происшествия с самолетом Cessna F-172-H RA-67551 приведена в окончательном Отчете, размещенном на официальном сайте Межгосударственного авиационного комитета в сети Интернет.