



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

# UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**

z dnia 20 listopada 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2023-0077

NUMER ZDARZENIA

Cessna Aircraft, Cessna TU206G, SP-ASG

21 października 2023 r., Chełm, gmina Rudna

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych  
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **1. Przebieg i analiza zdarzenia**

W dniu 21 października 2023 r. na lotnisku Leszno (EPLS) odbywały się skoki spadochronowe z samolotu Cessna TU206G. Samolot przyleciał z lotniska Lubin (EPLU). Po zakończeniu skoków (wykonaniu ośmiu wylotów), około godziny 17:10 LMT<sup>1</sup>, pilot wystartował do lotu powrotnego, do Lubina. Początkowo lot przebiegał normalnie, jednak po minięciu rzeki Odry, na wysokości około 2500 ft AMSL<sup>2</sup>, nastąpiło około dwusekundowe szarpnięcie zespołem napędowym. Na wyświetlaczu tablicy przyrządów zaświeciła się czerwona lampka kontrolna, informująca o spadku ciśnienia oleju w układzie regulującym kąt nastawienia łopat śmigła. Obroty turbiny N1 oraz moment obrotowy (torque) zaczęły gwałtownie spadać. Próba zwiększenia mocy zespołu napędowego nie przyniosła skutków, silnik wyłączył się a regulator przestawił łopaty śmigła w chorągiewkę.

Pilot zabezpieczył prędkość samolotu i wybrał miejsce do lądowania w terenie przygodnym. Jednocześnie zgłosił sytuację do FIS Poznań. Lądowanie miało miejsce na polu, z dala od lasu i zabudowań, przebiegło bez następstw. Samolot nie uległ uszkodzeniom.

Pilot w trakcie zdarzenia nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

Przybyli na miejsce mechanicy Organizacji Obsługowej stwierdzili awarię regulatora obrotów silnika (PT Governor). Wadliwy podzespół został odesłany do certyfikowanej firmy remontowej, gdzie stwierdzono usterkę wewnętrzną.

### **2. Przyczyna zdarzenia**

Usterka mechaniczna regulatora obrotów śmigła silnika turbinowego Allison 250-C20S.

### **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:**

Nie stwierdzono.

---

<sup>1</sup> LMT – czas lokalny, (ang. Local Mean Time), LMT=UTC+2 godz.

<sup>2</sup> AMSL – nad średnim poziomem morza (ang. Above Mean Sea Level)

**4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne  
zapropozowane przez podmiot badający**

Nie sformułowano.

**5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące  
bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)