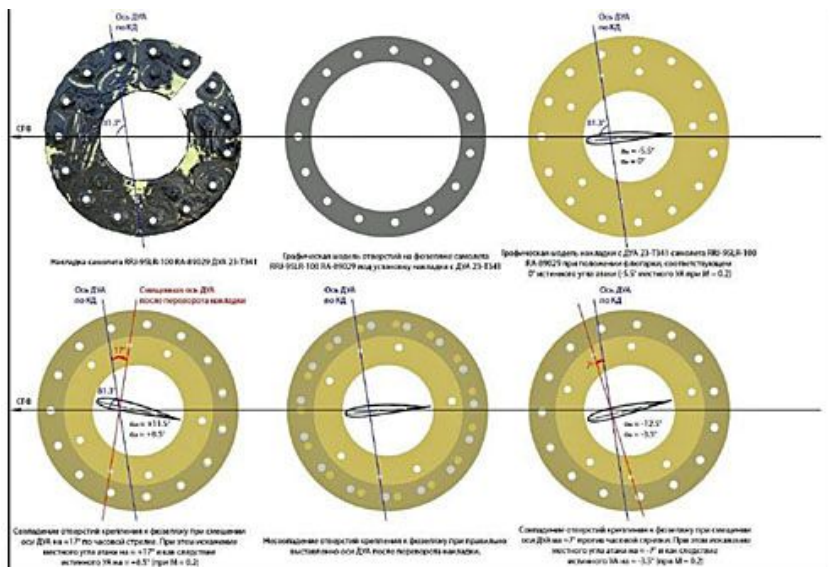


Przyczyny katastrofy SSJ100 w 2024

#Lotnictwo cywilne #Służby państwowe #Wypadki 27 lipca 2025

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) ogłosił wyniki dochodzenia w sprawie katastrofy samolotu pasażerskiego SSJ100 (RA-89049) linii lotniczych Gazpromavia, która miała miejsce 12 lipca 2024 ([MAK o katastrofie SSJ 100, 2024-07-22](#)). Samolot spadł na las w pobliżu podmoskiewskiej miejscowości Apraksino w rejonie Kolomna. Zginęły wówczas 3 osoby, które nim leciały.

Wypadek miał miejsce podczas lotu do bazowego lotniska po przeglądzie technicznym. Według MAK doszło do niego w wyniku przejścia samolotu do zniżania, które zostało spowodowane aktywacją i jednoczesnym działaniem funkcji zabezpieczających systemu zdalnego sterowania maksymalną prędkością lotu i kątem natarcia. *Aktywacja funkcji ochrony prędkości stała się możliwa w wyniku przekroczenia ograniczenia prędkości wskazywanej przez przyrządy z powodu niepewności wynikającej z wyjątkowej sytuacji podczas lotu, która przejawiała się brakiem oczekiwanej reakcji statku powietrznego na działania sterujące załogi, zawyżonymi wartościami kątów natarcia, nie odpowiadającymi wskazywanym wartościom prędkości oraz brakiem zaleceń załogi dotyczącym działań w przypadku awarii czujnika kąta natarcia (DUA) – napisał w raporcie MAK.*



W wyniku symulacji graficznej obrotu nakładki wewnętrzną stroną zewnętrzną do wewnątrz (poprzez obrót jej o 180° wzdłuż osi podłużnej) ustalono, że przy takim obrocie nie jest możliwe zamontowanie nakładki z zachowaniem wymaganego kąta ustawienia DUA z powodu niedopasowania otworów mocujących nakładkę do kadłuba z otworami na samym kadłubie. W tym przypadku można ją zamontować na dwa sposoby: 1. Obracając oś DUA o $\approx 17^\circ$ zgodnie z ruchem wskazówek zegara (zwiększenie $\Delta\alpha_{m1} \approx +17^\circ$). 2. Obracając oś DUA o $\approx 7^\circ$ przeciwnie

do ruchu wskazówek zegara (zmniejszenie $\Delta\alpha_{m1} \approx -7^\circ$) / Ilustracja: MAK

Dochodzenie wykazało, że niedokładne wskazania kątów natarcia samolotu były wynikiem pomylenia nakładek DUA lewej i prawej strony samolotu podczas ich demontażu/montażu w wyniku naruszenia wymagań instrukcji obsługi technicznej eksploatacji SSJ100 podczas serwisowania w zakładach lotniczych w Łukowicach.

Doprowadziło to do przekazania nieprawidłowych danych do systemu sterowania samolotem. W wyniku błędu technika montującego czujniki system automatycznego sterowania samolotem błędnie ocenił położenie samolotu w przestrzeni, co spowodowało nie wzrost wysokości, a jej spadek, któremu załoga nie była w stanie zapobiec.

Dla załóg lotniczych wprowadzono specjalny biuletyn z opisem szczególnej procedury dotyczącej funkcji ograniczenia kąta natarcia oraz wskazówkami dla pilotów dotyczącymi postępowania w sytuacjach nietypowych. Linie lotnicze eksploatujące samoloty typu Superjet 100 muszą zapewnić kontrolę przestrzegania przez personel lotniczy nowych procedur regulacyjnych. Szczególną uwagę zwrócono na prace związane z demontażem i montażem czujników kąta natarcia. Ponadto zakładowi lotniczemu w Łukowicach zalecono pełne dostosowanie procedur przechowywania materiałów lotniczych i prowadzenia dokumentacji technicznej do dokumentów normatywnych. Wszystkie te środki mają na celu wyeliminowanie czynników, które przyczyniły się do wypadku.

Powiązane wiadomości

[Przyczyny katastrofy SSJ100 w 2024 \(2025-07-27\)](#)

[MAK o katastrofie SSJ 100 \(2024-07-22\)](#)

[Katastrofa SSJ 100 pod Moskwą \(2024-07-13\)](#)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o