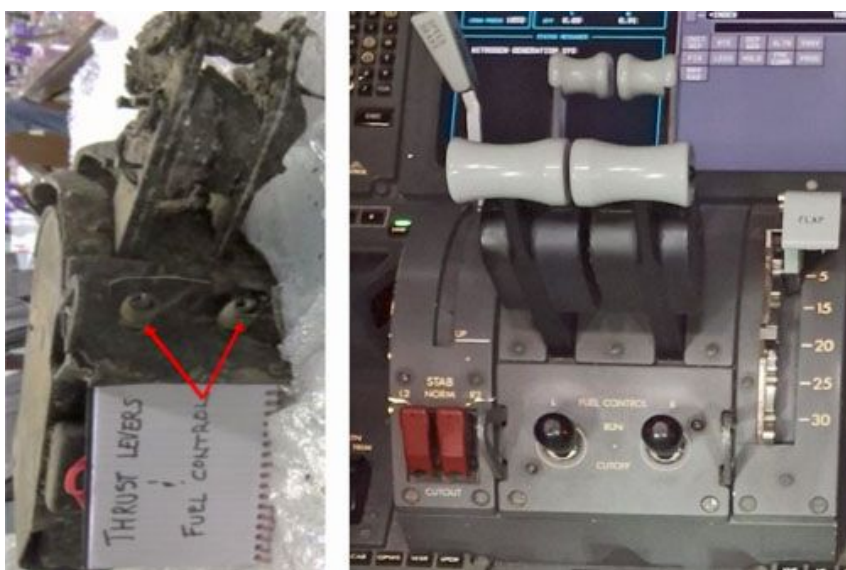


Wstępny raport z katastrofy Boeinga 787

#Lotnictwo cywilne #Transport lotniczy #Wypadki 12 lipca 2025

Indyjskie Biuro Badania Wypadków Lotniczych (AAIB) opublikowało wstępny raport o przyczynach katastrofy Boeinga 787 linii Air India z 12 czerwca 2025 w Ahmadabadzie (lot 171). Było nią odcięcie dopływu paliwa do obu silników kilka sekund po starcie.

Według raportu, wyłącznik sterujący przepływem paliwa do lewego silnika został przestawiony z położenia RUN (praca) w pozycję CUTOFF (odcięcie) 4 sekundy po tym, jak koła podwozia oderwały się od pasa startowego, a wyłącznik prawego silnika przestawiono sekundę później. Niemal natychmiast pierwszy pilot zapytał drugiego, dlaczego przestawił wyłączniki. Ten odpowiedział, że tego nie zrobił.



Panel sterowania silnikami uległ znacznemu uszkodzeniu po pożarze. Można jednak ocenić, że obie dźwignie ciągu znajdowały się w pobliżu położenia tylnego (bieg jałowy). Z kolei dane z rejestratora parametrów lotu (EAFR) wykazały, że dźwignie ciągu pozostawały w położeniu przednim (ciąg startowy) aż do uderzenia. Oba przełączniki sterowania paliwem znajdowały się w pozycji RUN. Dźwignie odwracacza ciągu były wygięte, ale znajdowały się w pozycji schowanej / Ilustracja: AAIB (India)

Okolo 8 sekund później ktoś przywrócił oba przełączniki do pozycji RUN. Samolot zaczął się już jednak zniżać. Chociaż silniki ponownie automatycznie się uruchomiły, nie zdążyły wytworzyć ciągu potrzebnego do kontynuowania wznoszenia. Dreamliner spadł niedaleko od pasa startowego, na teren kampusu szkoły medycznej. Zginęło 19 osób na ziemi oraz prawie wszyscy – oprócz jednej – z 242 znajdujących się na pokładzie ([265 ofiar katastrofy Boeinga 787 w Indiach](#), 2025-06-13).

Przełączniki sterujące dopływem paliwa do silników Boeinga 787 znajdują się bezpośrednio pod dźwigniami sterowania ciągiem. Muszą zostać podniesione, zanim zostaną przesunięte w pozycję odcięcia. To oznacza, że zmiana ich położenia była intencjonalna.

Raport podaje, że pilot nadał sygnał Mayday informując o braku ciągu. Kontroler ruchu lotniczego odpowiedział prośbą o podanie znaku wywoławczego samolotu, ale nie otrzymał odpowiedzi. Nagranie rejestratora rozmów w kabinie zakończyło się 6 sekund

później.

W raporcie nie stwierdzono żadnych usterek mechanicznych. Nie zalecono też działań związanych z bezpieczeństwem dla operatorów i producentów Boeinga 787 oraz jego silników GENx. Przyczyna ruchów przełącznika paliwa pozostaje przedmiotem dochodzenia.

Raport podaje, że 56-letni kapitan Boeinga 787 miał duże doświadczenie. Jego całkowity nalot wynosił 15 638:22 h, w tym 8596:43 h na Dreamlinerze. Drugi pilot miał 32 lata. Wylatał 3 403:12 h, w tym 1128:14 h na Boeingu 787.

Powiązane wiadomości

[Wstępny raport z katastrofy Boeinga 787 \(2025-07-12\)](#)

[265 ofiar katastrofy Boeinga 787 w Indiach \(2025-06-13\)](#)

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