

Sąd dla sprawców katastrofy Concorde

#Lotnictwo cywilne 9 lipca 2008

3 lipca rozpoczął się proces Continental Airlines i jego 2 pracowników, którzy - zdaniem prokuratorów - są odpowiedzialni za nieumyślne spowodowanie śmierci 113 osób, zabitych w katastrofie samolotu Concorde z 25 lipca 2000. Zarzuty sformułowano również pod adresem urzędników Air France.

Tragiczny wypadek w Paryżu nie tylko doprowadził do śmierci ponad setki osób. Przyczyną

Według ustaleń komisji badającej katastrofę, jej przyczyną było najechanie Concorde`a, w czasie startu z lotniska Charlesa De Gaulle w Paryżu, na pasek tytanu, który wypadł z silnika startującego wcześniej DC-10, należącego do Continental Airlines. Doprowadziło to do rozerwania jednej z opon podwozia głównego. 4,5-kilogramowy fragment opony uderzył w skrzydło, doprowadzając do uszkodzenia instalacji elektrycznej i rozszczelnienia zbiornika paliwa. W konsekwencji wybuchł pożar, unieruchamiając dwa lewoskrzydłowe silniki. Pilot, nie mogąc już hamować, wystartował, jednak zbyt mała prędkość, utrata ciągu i uszkodzenie części skrzydła, doprowadziły ostatecznie do uderzenia o ziemię. Samolot spadł na hotel w miejscowości Gonesse. Życie straciło 100 pasażerów, 9 członków załogi i 4 gości hotelowych, w tym dwie Polki.

Po 7 latach śledztwa paryska prokuratura doprowadziła kilka dni temu do rozpoczęcia procesu w tej sprawie. Oskarżona Continental Airlines i jego 2 pracowników, których nazwisk nie ujawniono. Pierwszy z nich odpowiada za wadliwą wymianę części silnika, drugi, szef miejscowego serwisu Continentala, za brak nadzoru - mechanik dokonał naprawy bez koniecznej autoryzacji swojego przełożonego. Cała linia została zaś pozwana za brak należytego serwisowania feralnego DC-10.

Grozi jej konieczność zapłaty 375 tys. Euro. Nie jest to suma duża, ale ewentualny wyrok skazujący otworzy drogę do procesów cywilnych, wytaczanych przez rodziny ofiar katastrofy. Procesy takie, prowadzone w USA, mogą doprowadzić do konieczności wypłat ogromnych kwot. Z tego powodu prawnicy Continentala kwestionują wyniki badania komisji badania wypadków lotniczych. Opierają się przy tym na teoriach brytyjskich pilotów i techników sprzed paru lat, dopatrujących się przyczyn wypadku w innych przesłankach. Zapowiadają również zdecydowaną obronę swoich pracowników.

Sąd rozpatrzy równolegle winę francuskich urzędników, zaangażowanych w program Concorde`a. Jedna osoba piastowała wysokie stanowisko w miejscowych władzach lotniczych, dwie inne nadzorowały wykorzystywanie naddźwiękowych samolotów w Air France. Zarzuca się im nie reagowanie na pojawiające się przed katastrofą sygnały o

problemach technicznych maszyn tego typu.



Tragiczny wypadek w Paryżu nie tylko doprowadził do śmierci ponad setki osób. Przyczynił się do zakończenia ery samolotów naddźwiękowych w lotnictwie cywilnym. Concorde zostały ostatecznie wycofane ze służby w 2003 - istotne modernizacje zbiorników paliwa, skrzydeł i opon, nie mogły się zwrócić w dobie kryzysu branży, po zamachach na World Trade Center

Według ustaleń komisji badającej katastrofę, jej przyczyną było najechanie Concorde`a, w czasie startu z lotniska Charlesa De Gaulle w Paryżu, na pasek tytanu, który wypadł z silnika startującego wcześniej DC-10, należącego do Continental Airlines. Doprowadziło to do rozerwania jednej z opon podwozia głównego. 4,5-kilogramowy fragment opony uderzył w skrzydło, doprowadzając do uszkodzenia instalacji elektrycznej i rozszczelnienia zbiornika paliwa. W konsekwencji wybuchł pożar, unieruchamiając dwa lewoskrzydłowe silniki. Pilot, nie mogąc już hamować, wystartował, jednak zbyt mała prędkość, utrata ciągu i uszkodzenie części skrzydła, doprowadziły ostatecznie do uderzenia o ziemię. Samolot spadł na hotel w miejscowości Gonesse. Życie straciło 100 pasażerów, 9 członków załogi i 4 gości hotelowych, w tym dwie Polki.

Po 7 latach śledztwa paryska prokuratura doprowadziła kilka dni temu do rozpoczęcia procesu w tej sprawie. Oskarżona Continental Airlines i jego 2 pracowników, których nazwisk nie ujawniono. Pierwszy z nich odpowiada za wadliwą wymianę części silnika, drugi, szef miejscowego serwisu Continentala, za brak nadzoru - mechanik dokonał naprawy bez koniecznej autoryzacji swojego przełożonego. Cała linia została zaś pozwana za brak należytego serwisowania feralnego DC-10.

Grozi jej konieczność zapłaty 375 tys. Euro. Nie jest to suma duża, ale ewentualny wyrok skazujący otworzy drogę do procesów cywilnych, wytaczanych przez rodziny ofiar katastrofy. Procesy takie, prowadzone w USA, mogą doprowadzić do konieczności wypłat ogromnych kwot. Z tego powodu prawnicy Continentala kwestionują wyniki badania komisji badania wypadków lotniczych. Opierają się przy tym na teoriach brytyjskich pilotów i techników sprzed paru lat, dopatrujących się przyczyn wypadku w innych przesłankach. Zapowiadają również zdecydowaną obronę swoich pracowników.

Sąd rozpatrzy równolegle winę francuskich urzędników, zaangażowanych w program Concorde`a. Jedna osoba piastowała wysokie stanowisko w miejscowych władzach lotniczych, dwie inne nadzorowały wykorzystywanie naddźwiękowych samolotów w Air France. Zarzuca się im nie reagowanie na pojawiające się przed katastrofą sygnały o problemach technicznych maszyn tego typu.

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