

Piorun zniszczył A330?

#Lotnictwo cywilne 1 czerwca 2009

Na krótko przed zerwaniem łączności z samolotem A330 lecącym z Rio de Janeiro system pokładowy wysłał automatyczny sygnał o zwarcjach w instalacji elektrycznej. Być może spowodowanych uderzeniem pioruna.

Image not found or type unknown



Zaginiony A330 wleciał w strefę silnej burzy i turbulencji ok. 4:00 czasu paryskiego, w czwartej godzinie lotu, około pół godziny po ostatnim kontakcie z brazylijską kontrolą lotów. Miał jeszcze wówczas przed sobą 7 godzin lotu do celu. Sygnał o zwarcjach w instalacji elektrycznej został odebrany w Paryżu o 4:14. Później kontrolerzy lotu z Brazylii, Francji i Afryki nie uzyskali już łączności z samolotem. O 4:20 załoga miała

połączyć się z kontrolą lotów w Senegalu, ale do tego nie doszło... 10 minut później brazylijskie wojska lotnicze rozpoczęły poszukiwania samolotu. O 9:34 pojawiły się w mediach pierwsze informacje o możliwej katastrofie.

Konstrukcje samolotów komercyjnych są zabezpieczone przed wyładowaniami elektrycznymi. Poszycie kadłuba, wykonane z metalu lub kompozytów z zatopionymi metalowymi siatkami, stanowi osłonę dla instalacji pokładowych, w tym układów elektrycznych i paliwowych. Wyposażenie pokładowe jest dodatkowo ekranowane i uziemiane. Stosowane są też urządzenia antyprzebieciowe. Samoloty konstruowane są tak, by wyładowania elektryczne nie mogły wywołać iskier w żadnej instalacji.

Ostatnia katastrofa samolotu komercyjnego spowodowana przez uderzenie pioruna zdarzyła się w USA w 1967. Według publikowanych tam danych, średnio piorun uderza w samolot komercyjny częściej niż raz w roku.

Air France podały kolejne dane o załodze i zaginionym samolocie. Pierwszy pilot miał wylatanych 11 tys. godzin, w tym 1700 na A330/340. Dwaj pozostali wylatali odpowiednio, 6000 i 3000 godzin, w tym 2600 i 800 godzin na A330/340. Samolot wylatał 18870 godzin od wejścia do służby 18 kwietnia 2005. Ostatni przegląd przeszedł 16 kwietnia 2009.



Zaginiony A330 wleciał w strefę silnej burzy i turbulencji ok. 4:00 czasu paryskiego, w czwartej godzinie lotu, około pół godziny po ostatnim kontakcie z brazylijską kontrolą lotów. Miał jeszcze wówczas przed sobą 7 godzin lotu do celu. Sygnał o zwarcjach w instalacji elektrycznej został odebrany w Paryżu o 4:14. Później kontrolerzy lotu z Brazylii, Francji i Afryki nie uzyskali już łączności z samolotem. O 4:20 załoga miała połączyć się z kontrolą lotów w Senegalu, ale do tego nie doszło... 10 minut później brazylijskie wojska lotnicze rozpoczęły poszukiwania samolotu. O 9:34 pojawiły się w mediach pierwsze informacje o możliwej katastrofie.

Konstrukcje samolotów komercyjnych są zabezpieczone przed wyładowaniami elektrycznymi. Poszycie kadłuba, wykonane z metalu lub kompozytów z zatopionymi metalowymi siatkami, stanowi osłonę dla instalacji pokładowych, w tym układów elektrycznych i paliwowych. Wyposażenie pokładowe jest dodatkowo ekranowane i uziemiane. Stosowane są też urządzenia antyprzebieciowe. Samoloty konstruowane są tak, by wyładowania elektryczne nie mogły wywołać iskier w żadnej instalacji.

Ostatnia katastrofa samolotu komercyjnego spowodowana przez uderzenie pioruna zdarzyła się w USA w 1967. Według publikowanych tam danych, średnio piorun uderza w samolot komercyjny częściej niż raz w roku.

Air France podały kolejne dane o załodze i zaginionym samolocie. Pierwszy pilot miał wylatanych 11 tys. godzin, w tym 1700 na A330/340. Dwaj pozostali wylatali odpowiednio, 6000 i 3000 godzin, w tym 2600 i 800 godzin na A330/340. Samolot wylatał 18870 godzin od wejścia do służby 18 kwietnia 2005. Ostatni przegląd

przeszedł 16 kwietnia 2009.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o