

Katastrofa A330 - bez przełomu

#Lotnictwo cywilne 17 grudnia 2009

W wydanym dzisiaj oświadczeniu Bureau d'Enquetes et d'Analyses, francuskiej komisji badania wypadków lotniczych, nie podano ewentualnych przyczyn katastrofy Airbusa A330, który 1 czerwca spadł do Atlantyku. Zapowiedziano jednak, że już w lutym wznowione zostaną poszukiwania pozostałości samolotu.

W czerwcowej katastrofie A330-202 Air France zginęło 228 osób. Śledczy nie wiedzą, co

Śledczy stwierdzili, że nie mogą stwierdzić, co było przyczyną katastrofy. Dysponują zbyt małą liczbą danych. Do tej pory udało się jedynie uzyskać część informacji, dzięki wysłaniu z pokładu samolotu automatycznych przekazów, dokumentujących złe działanie lub wyłączenie się poszczególnych systemów, w tym autopilota, zdalnego sterowania ciągiem czy systemu zarządzania lotem (zobacz: [Ostatnie minuty A330](#)).

Wiadomo również o złych wskazaniach prędkościomierza, co stało się podstawą do zarekomendowania przez BEA stworzenia nowego modelu urządzenia, w którym wyeliminowałoby ryzyko zamarznięcia rurki Pitota.

W oświadczeniu przypomniano, że dotychczas prowadzona akcja poszukiwawcza, która odbyła się w dwóch turach, doprowadziła do odnalezienia 51 ciał oraz 600 elementów samolotu. Wśród nich ciągle jednak brakuje rejestratorów parametrów lotu i rozmów załogi. To z kolei w praktyce wyklucza możliwość dokładnego określenia przyczyn katastrofy.

W związku z tym na luty wyznaczono początek kolejnej tury poszukiwań szczątków maszyny. W pracach wezmą udział specjaliści i sprzęt z Francji, Brazylii, USA, Niemiec, Rosji i Wielkiej Brytanii. Pomoc w finansowaniu przedsięwzięcia zapowiedział Airbus.

Śledczy liczą, że w końcu uda się znaleźć urządzenia, podobnie, jak stało się w przypadku DC-9 linii Aerolinee Italia. Samolot spadł na dno Morza Śródziemnego w 1980. Czarne skrzynki wydobyto dopiero po 11 latach, jednak okazało się, że można wykorzystać przechowywane w nich dane. Jednocześnie specjaliści BEA ujawnili, że analizują możliwość przedłużenia emitowania sygnału lokalizacyjnego z 30 do 90 dni i zarekomendować takie rozwiązanie producentom lotniczym.



W czerwcowej katastrofie A330-202 Air France zginęło 228 osób. Śledczy nie wiedzą, co było przyczyną dramatu. Najbardziej prawdopodobną teorią jest wpływ wyjątkowo silnych turbulencji. Uznano natomiast, że przyczyną nie był raczej piorun - stacje meteorologiczne nie zarejestrowały wyładowań atmosferycznych. Był za to silny wiatr i wysokie chmury, które mogły odpowiadać za oblodzenie / Zdjęcie: Força Aérea Brasileira

Śledczy stwierdzili, że nie mogą stwierdzić, co było przyczyną katastrofy. Dysponują zbyt małą liczbą danych. Do tej pory udało się jedynie uzyskać część informacji, dzięki wysłaniu z pokładu samolotu automatycznych przekazów, dokumentujących złe działanie lub wyłączenie się poszczególnych systemów, w tym autopilota, zdalnego sterowania ciągiem czy systemu zarządzania lotem (zobacz: [Ostatnie minuty A330](#)).

Wiadomo również o złych wskazaniach prędkościomierza, co stało się podstawą do zarekomendowania przez BEA stworzenia nowego modelu urządzenia, w którym wyeliminowałoby ryzyko zamarznięcia rurki Pitota.

W oświadczeniu przypomniano, że dotychczas prowadzona akcja poszukiwawcza, która odbyła się w dwóch turach, doprowadziła do odnalezienia 51 ciał oraz 600 elementów samolotu. Wśród nich ciągle jednak brakuje rejestratorów parametrów lotu i rozmów załogi. To z kolei w praktyce wyklucza możliwość dokładnego określenia przyczyn katastrofy.

W związku z tym na luty wyznaczono początek kolejnej tury poszukiwań szczątków maszyny. W pracach wezmą udział specjaliści i sprzęt z Francji, Brazylii, USA, Niemiec, Rosji i Wielkiej Brytanii. Pomoc w finansowaniu przedsięwzięcia zapowiedział Airbus.

Śledczy liczą, że w końcu uda się znaleźć urządzenia, podobnie, jak stało się w przypadku DC-9 linii Aerolinee Italia. Samolot spadł na dno Morza Śródziemnego w 1980. Czarne skrzynki wydobyto dopiero po 11 latach, jednak okazało się, że można wykorzystać przechowywane w nich dane. Jednocześnie specjaliści BEA ujawnili, że analizują możliwość przedłużenia emitowania sygnału lokalizacyjnego z 30 do 90 dni i zarekomendować takie rozwiązanie producentom lotniczym.

Powiązane wiadomości

[Katastrofa A330 – bez przełomu \(2009-12-17\)](#)

[Ostatnie minuty A330 \(2009-06-04\)](#)

A330 – awaria wszystkich systemów (2009-06-03)

Piorun zniszczył A330? (2009-06-01)

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