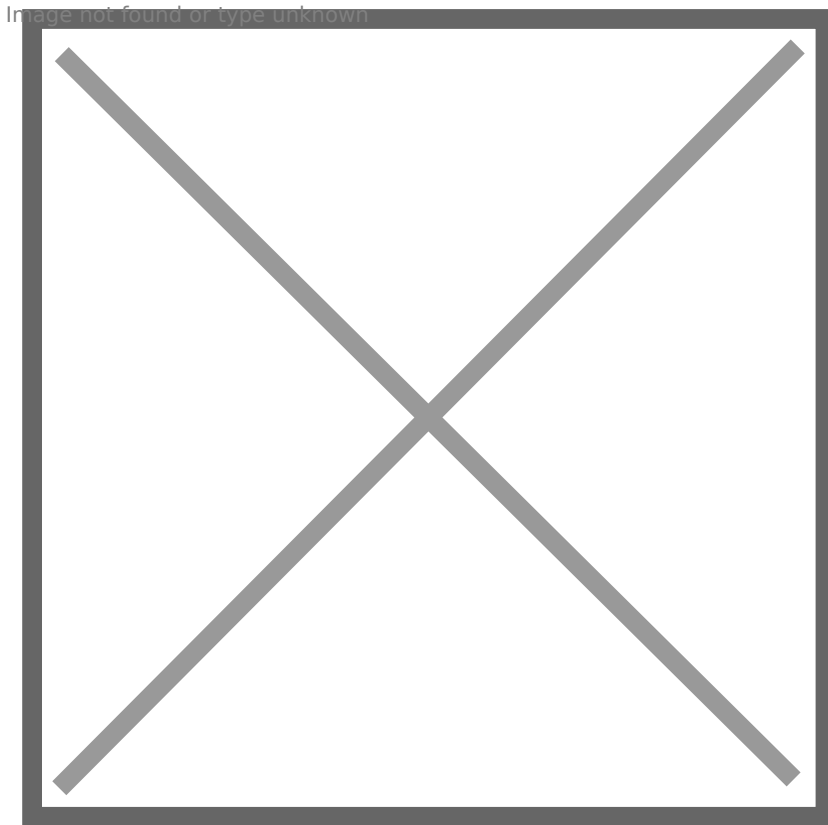


# Wyrok w sprawie katastrofy Concorde

#Lotnictwo cywilne 6 grudnia 2010

**Francuski sąd wydał dziś wyrok, że winę za spowodowanie katastrofy samolotu Concorde (lot Air France 4590), który rozbił się w Gonesse pod Paryżem 25 lipca 2000, ponoszą amerykańskie linie lotnicze Continental Airlines.**



W katastrofie śmierć poniosło 109 pasażerów i członków załogi oraz 4 osoby znajdujące się w hotelu, w który uderzył samolot. Wśród nich były dwie Polki z Jeleniej Góry, odbywające staż we Francji.

Jak wiadomo, wypadek został spowodowany przez leżący na pasie tytanowy fragment struktury, długości 43 cm i szerokości 30 cm, innego samolotu - DC-10, należącego właśnie do Continental, który startował

chwilę przed Concorde'm. Ten kawałek metalu przebił oponę francuskiego samolotu. Kawałki opony uderzyły z kolei w pokrycie skrzydła i podziurawiły je, powodując wyciek, a następnie zapłon paliwa.

Ponad 10 lat później sąd w podparyskim Pontoise wydał wyrok w tej sprawie ([Sąd dla sprawców katastrofy Concorde](#), 2008-07-09). Jego zdaniem, winę za spowodowanie katastrofy w głównej mierze ponoszą Amerykanie. Sąd skazał amerykańskie towarzystwo na 200 tysięcy Euro grzywny, za nieumyślne spowodowanie śmierci. John Taylor, mechanik linii Continental, odpowiedzialny za niewłaściwe zamocowanie kawałka metalu, który pozostał na pasie startowym, został ukarany 15 miesiącami więzienia w zawieszeniu i grzywną wysokości 2000 Euro. Oprócz tego Continental Airlines muszą zapłacić Air France 1 mln Euro odszkodowania za spowodowane straty. Amerykanie już zapowiedzieli apelację od wyroku.

Od odpowiedzialności zwolnieni zostali natomiast Stanley Ford, zajmujący się obsługą techniczną samolotów Continental, Henri Perrier, były szef działu Concorde w przedsiębiorstwie Aerospatiale (wchodzącego obecnie w skład EADS), Jacques Herubel, były główny inżynier Concorde oraz Claude Frantzen, zajmujący się obywatelskim nadzorem francuskiego lotnictwa cywilnego.

Jednocześnie sędziowie uznali odpowiedzialność konstruktora Concorde - koncernu EADS - za niedostateczną kontrolę techniczną samolotów tego typu. W efekcie EADS ma zapłacić 30% odszkodowań rodzinom ofiar katastrofy. Do tej pory linie Air France wypłaciły rodzinom ofiar ogromne odszkodowania, przekraczające 100 mln Euro.

W trakcie śledztwa w sprawie wypadku Concorde, jedyne w historii, wskazywano, że już długo przed katastrofą w 2000 Concorde miały problemy z oponami, a ich zbiorniki paliwa nie były dostatecznie chronione. Optując za tą argumentacją, przedstawiciele amerykańskiego przewoźnika utrzymywali przez cały czas trwania procesu, że pożar samolotu wybuchł już kilka sekund przed przedziurawieniem opony, a jego przyczyną była usterka na pokładzie. Sąd jednak nie przyjął tej wersji wydarzeń.

Po katastrofie z lipca 2000 dokonano modernizacji Concorde, wprowadzając zmiany w konstrukcji zbiorników paliwa, polegające na zamontowaniu okładziny z tworzywa będącego połączeniem kevlaru i gumy, której zadaniem jest niedopuszczenie do wypływu paliwa w przypadku przebicia pokrycia skrzydła. Zastosowano też nowy typ opon, skonstruowanych specjalnie dla potrzeb Concorde.

Jednak kryzys, jaki dotknął branżę lotniczą po ataku terrorystycznym z 11 września 2001 nie oszczędził także Concorde. Należy pamiętać, iż samoloty te były utrzymywane we flocie Air France i British Airways głównie ze względów prestiżowych i obsługiwały głównie połączenia z Nowego Jorku do Londynu i Paryża, wykorzystując infrastrukturę zaledwie trzech portów lotniczych. Niewielka liczba użytkowanych samolotów powodowała, iż koszty ich eksploatacji były bardzo wysokie.

Ostatni lot Concorde miał miejsce 24 października 2003. W ten sposób zakończyła się era naddźwiękowych lotów pasażerskich zainaugurowana 21 stycznia 1976, lotami British Airways z Londynu do Bahrajnu oraz Air France z Paryża do Rio de Janeiro. Pozostałe po Concorde'ach wyposażenie i części zamienne sprzedano na aukcji w październiku 2007 ([Concorde na aukcji](#), 2007-10-02).

*Zdjęcie: Air France*



W katastrofie śmierć poniosło 109 pasażerów i członków załogi oraz 4 osoby znajdujące się w hotelu, w który uderzył samolot. Wśród nich były dwie Polki z Jeleniej Góry, odbywające staż we Francji.

Jak wiadomo, wypadek został spowodowany przez leżący na pasie tytanowy fragment struktury, długości 43 cm i szerokości 30 cm, innego samolotu - DC-10, należącego właśnie do Continental, który startował chwilę przed Concorde'm. Ten kawałek metalu przebił oponę francuskiego samolotu. Kawałki opony uderzyły z kolei w pokrycie skrzydła i podziurawiły je, powodując wyciek, a następnie zapłon paliwa.

Ponad 10 lat później sąd w podparyskim Pontoise wydał wyrok w tej sprawie ([Sąd dla sprawców katastrofy Concorde](#), 2008-07-09). Jego zdaniem, winę za spowodowanie katastrofy w głównej mierze ponoszą Amerykanie. Sąd skazał amerykańskie towarzystwo na 200 tysięcy Euro grzywny, za nieumyślne spowodowanie śmierci. John Taylor, mechanik linii Continental, odpowiedzialny za niewłaściwe zamocowanie kawałka metalu, który pozostał na pasie startowym, został ukarany 15 miesiącami więzienia w zawieszeniu i grzywną wysokości 2000 Euro. Oprócz tego Continental Airlines muszą zapłacić Air France 1 mln Euro odszkodowania za spowodowane straty. Amerykanie już zapowiedzieli apelację od wyroku.

Od odpowiedzialności zwolnieni zostali natomiast Stanley Ford, zajmujący się obsługą techniczną samolotów Continental, Henri Perrier, były szef działu Concorde w przedsiębiorstwie Aerospatiale (wchodzącego obecnie w skład EADS), Jacques Herubel, były główny inżynier Concorde oraz Claude Frantzen, zajmujący się obywatelskim nadzorem francuskiego lotnictwa cywilnego.

Jednocześnie sędziowie uznali odpowiedzialność konstruktora Concorde - koncernu EADS - za niedostateczną kontrolę techniczną samolotów tego typu. W efekcie EADS ma zapłacić 30% odszkodowań rodzinom ofiar katastrofy. Do tej pory linie Air France

wypłaciły rodzinom ofiar ogromne odszkodowania, przekraczające 100 mln Euro.

W trakcie śledztwa w sprawie wypadku Concorde, jedyne w historii, wskazywano, że już długo przed katastrofą w 2000 Concorde miały problemy z oponami, a ich zbiorniki paliwa nie były dostatecznie chronione. Optując za tą argumentacją, przedstawiciele amerykańskiego przewoźnika utrzymywali przez cały czas trwania procesu, że pożar samolotu wybuchł już kilka sekund przed przedziurawieniem opony, a jego przyczyną była usterka na pokładzie. Sąd jednak nie przyjął tej wersji wydarzeń.

Po katastrofie z lipca 2000 dokonano modernizacji Concorde, wprowadzając zmiany w konstrukcji zbiorników paliwa, polegające na zamontowaniu okładziny z tworzywa będącego połączeniem kevlaru i gumy, której zadaniem jest niedopuszczenie do wypływu paliwa w przypadku przebicia pokrycia skrzydła. Zastosowano też nowy typ opon, skonstruowanych specjalnie dla potrzeb Concorde.

Jednak kryzys, jaki dotknął branżę lotniczą po ataku terrorystycznym z 11 września 2001 nie oszczędził także Concorde. Należy pamiętać, iż samoloty te były utrzymywane we flocie Air France i British Airways głównie ze względów prestiżowych i obsługiwały głównie połączenia z Nowego Jorku do Londynu i Paryża, wykorzystując infrastrukturę zaledwie trzech portów lotniczych. Niewielka liczba użytkowanych samolotów powodowała, iż koszty ich eksploatacji były bardzo wysokie.

Ostatni lot Concorde miał miejsce 24 października 2003. W ten sposób zakończyła się era naddźwiękowych lotów pasażerskich zainaugurowana 21 stycznia 1976, lotami British Airways z Londynu do Bahrajnu oraz Air France z Paryża do Rio de Janeiro. Pozostałe po Concorde'ach wyposażenie i części zamienne sprzedano na aukcji w październiku 2007 ([Concorde na aukcji](#), 2007-10-02).

*Zdjęcie: Air France*

Powiązane wiadomości

[Wyrok w sprawie katastrofy Concorde \(2010-12-06\)](#)

[Concorde na aukcji \(2007-10-02\)](#)

[Sąd dla sprawców katastrofy Concorde \(2008-07-09\)](#)