

Przyczyny pęknięć w A380

#Lotnictwo cywilne 29 stycznia 2012

Przedstawiciele Airbusa stwierdzili, że przyczyną pęknięć materiału we wspornikach, wykorzystywanych w montażu skrzydeł, jest nieodpowiedni materiał i technologia ich montażu.

Tak wyglądały uszkodzenia skrzydła Airbusa 380, w którym w 2010 doszło do eksplozji j

Po raz pierwszy pęknięcia w strukturach skrzydeł Airbusów 380 - dokładnie w żebrach nasady skrzydeł - wykryto w październiku 2010. Później doszły do tego wady we wspornikach, łączących wewnętrzną strukturę z pokryciem, w centralnych częściach skrzydeł, w rejonie między gondolami silników (zobacz: [A380 do przeglądu](#)).

Pod koniec ubiegłego tygodnia przedstawiciele producenta poinformowali o trzech przyczynach pojawienia się spękań. Są to wykorzystanie nieodpowiedniego stopu aluminium do budowy części z 4 tys. wsporników, występujących w każdym samolocie, nieodpowiednio dobrane śruby mocujące, a także błąd konstrukcyjny, polegający na wygenerowaniu zbędnego napięcia materiału.

Władze Airbusa zapewniają, że mimo tych wad, eksploatacja samolotów jest bezpieczna. Zapewniono o znalezieniu rozwiązania problemu, określeniu metodyki prac przy przeglądach, tak by skutecznie wymienić uszkodzone elementy i o zmianie procesu technologicznego przy montażu nowych skrzydeł. Działania te powinny zagwarantować wyeliminowanie pęknięć na przynajmniej 4-5 lat, a więc do czasu kolejnych przeglądów. Jednocześnie zapowiedziano wykorzystanie w dłuższej perspektywie czasu innego stopu aluminium, co - zdaniem producenta - pozwoli na bezproblemową eksploatację przez cały planowany okres służby A380, a więc przez ponad 25 lat.



Tak wyglądały uszkodzenia skrzydła Airbusa 380, w którym w 2010 doszło do eksplozji jednego z czterech silników. To właśnie wtedy po raz pierwszy wykryto pęknięcia w strukturach skrzydeł, uznawano jednak, że to wynik wypadku / Zdjęcie: dailytelegraph.com.au

Po raz pierwszy pęknięcia w strukturach skrzydeł Airbusów 380 - dokładnie w żebrach nasady skrzydeł - wykryto w październiku 2010. Później doszły do tego wady we wspornikach, łączących wewnętrzną strukturę z pokryciem, w centralnych częściach skrzydeł, w rejonie między gondolami silników (zobacz: [A380 do przeglądu](#)).

Pod koniec ubiegłego tygodnia przedstawiciele producenta poinformowali o trzech przyczynach pojawienia się spękań. Są to wykorzystanie nieodpowiedniego stopu aluminium do budowy części z 4 tys. wsporników, występujących w każdym samolocie, nieodpowiednio dobrane śruby mocujące, a także błąd konstrukcyjny, polegający na wygenerowaniu zbędnego napięcia materiału.

Władze Airbusa zapewniają, że mimo tych wad, eksploatacja samolotów jest bezpieczna. Zapewniono o znalezieniu rozwiązania problemu, określeniu metodyki prac przy przeglądach, tak by skutecznie wymienić uszkodzone elementy i o zmianie procesu technologicznego przy montażu nowych skrzydeł. Działania te powinny zagwarantować wyeliminowanie pęknięć na przynajmniej 4-5 lat, a więc do czasu kolejnych przeglądów. Jednocześnie zapowiedziano wykorzystanie w dłuższej perspektywie czasu innego stopu aluminium, co - zdaniem producenta - pozwoli na bezproblemową eksploatację przez cały planowany okres służby A380, a więc przez ponad 25 lat.

Powiązane wiadomości

[Przyczyny pęknięć w A380 \(2012-01-29\)](#)

[A380 do przeglądu \(2012-01-22\)](#)