

Wstępne ustalenia przyczyn katastrofy A400M

#Lotnictwo wojskowe 3 czerwca 2015

Airbus opublikował wstępne ustalenia dotyczące przyczyn katastrofy transportowca A400M.



Według wstępnych analiz przyczyną katastrofy A400M było wadliwe działanie oprogramowania elektronicznego układu sterowania 3 silników TP400-D6 / Zdjęcie: Bartosz Głowacki

W opublikowanym dziś komunikacie Airbus Defence and Space zawarto wstępne ustalenia dotyczące przyczyn katastrofy wojskowego samolotu transportowego A400M, jaka miała miejsce w zeszłym miesiącu ([W Sewilli rozbił się A400M](#), 2015-05-09). Producent potwierdza, że udało się odczytać dane zarejestrowane przez urządzenia pokładowe – cyfrowy rejestrator parametrów lotu (DFDR) i rejestrator rozmów w kabinie załogi (CVR).

Wstępna analiza przeprowadzona przez specjalistów hiszpańskiej Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM, komisji ds. badania wypadków samolotów wojskowych) i Airbus Defence and Space wykazała, że po starcie silniki nr 1, 2 i 3 utrzymywały moc na niezmienionej wartości i nie reagowały na próby załogi, mające na celu jej zmianę. Natomiast silnik nr 4 reagował prawidłowo na ruchy dźwigni przepustnicy.

Po przestawieniu przepustnicy w położenie biegu jałowego, w celu zmniejszenia mocy, moc wszystkich silników została zdławiona, ale jej wartość pozostała niezmieniona przez cały czas lotu, mimo wysiłków załogi, mających na celu jej zwiększenie. Oznacza to, że zgodnie z wcześniejszymi doniesieniami katastrofa została spowodowana wadliwym działaniem oprogramowania elektronicznego układu sterowania (ECU), który spowodował odcięcie dopływu paliwa do trzech silników ([Problemy z dostawami A400M](#), 2015-05-26).

Pozostałe instalacje pokładowe A400M działały prawidłowo. W trakcie lotu nie odnotowano żadnych odstępstw od parametrów nominalnych, czy usterek. Załoga próbowała wykonać lądowanie awaryjne, jednak, jak twierdzą świadkowie katastrofy, samolot uderzył w przewody linii energetycznej, co spowodowało zakłócenie toru lotu.

Decyzja o wstrzymaniu lotów wszystkich A400M nadal obowiązuje ([Uziemione A400M](#), 2015-05-10). Producent nie wydał żadnych dodatkowych zaleceń, czy ostrzeżeń dotyczących ich eksploatacji, poza komunikatem ostrzegawczym dla użytkowników, informującym o konieczności przeprowadzenia przed każdym lotem sprawdzenia ECU.

Powiązane wiadomości

[Wstępne ustalenia przyczyn katastrofy A400M \(2015-06-03\)](#)

[W Sewilli rozbił się A400M \(2015-05-09\)](#)

[Uziemione A400M \(2015-05-10\)](#)

[VBCI w ładowni A400M \(2014-04-28\)](#)

[Pierwszy Atlas w wojsku \(2013-08-03\)](#)

[Wsparcie techniczne VBCI \(2014-04-09\)](#)

[Próbny rozruch niemieckiego A400M \(2014-09-30\)](#)

[Droga startowa dla A400M \(2014-05-14\)](#)

[Oblot brytyjskiego A400M \(2014-09-01\)](#)

[RAF odebrały pierwszego Atlasa \(2014-11-28\)](#)

[Oblot brytyjskiego A400M \(2014-09-01\)](#)

[A400M zrzuca maksymalny ładunek \(2014-10-07\)](#)

[Drugi A400M dla Turcji \(2014-12-31\)](#)

[Turcja odebrała pierwszego A400M \(2014-04-07\)](#)

[Francja wspiera koalicję przeciw PI \(2014-09-17\)](#)

[A400M dla Luftwaffe oblatany \(2014-10-15\)](#)

[RAF odebrały pierwszego Atlasa \(2014-11-28\)](#)

[LIMA 2015: Malezja prezentuje A400M \(2015-03-17\)](#)

[Oblot malezyjskiego A400M \(2015-02-03\)](#)

[W Sewilli rozbił się A400M \(2015-05-09\)](#)

[Problemy z dostawami A400M \(2015-05-26\)](#)

[A400M dla Luftwaffe oblatany \(2014-10-15\)](#)

[Kołowanie pierwszego niemieckiego A400M \(2014-10-14\)](#)

[LIMA 2015: Malezja prezentuje A400M \(2015-03-17\)](#)

[Oblot malezyjskiego A400M \(2015-02-03\)](#)

[A400M \(chwilowo\) wznowia loty \(2015-05-14\)](#)

[Uziemione A400M \(2015-05-10\)](#)