



ВЕРСИЯ АВИАКАТАСТРОФЫ АЭРОБУСА А 330-200 В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ

VERSION OF DISASTER Airbus A 330-200 in the Atlantic Ocean

Татьяна Черноглазова, к.х.н.

Tatiana Chernoglazova, Ph.D.

Обсуждается версия авиационной катастрофы

A version of the aviation accident is discussed in the paper

Ключевые слова: АВИАЦИЯ, ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЕ,
КАТАСТРОФА

Key words: AVIATION, earthquakes,
disasters

Сегодня, когда десятки спасательной техники ищут обломки самого надежного транспортного средства – аэробуса А330-200 и специалисты ломают головы в причинах катастрофы самолета и строят самые фантастические предположения. Самая «очевидная» причина – гроза, в которую попал самолет. Однако если посмотреть на сейсмическую ситуацию в регионе, где летел самолет, то сразу в глаза бросается факт наличия повышенной сейсмичности в области побережья Южной Америки - см. табл.1. В регионе с координатами 18:20 N 63:65 E образовался очаг сейсмичности. Ряд землетрясений с магнитудой порядка до 4,5 происходил как раз во время полета. Последние сообщения с самолета поступили около 2:15 по времени UTC.

Это совпадение или нет? И сам грозовой фронт мог явиться причиной повышенной сейсмичности в этом регионе.

Кроме того, в ночь на 1 июня возникли условия влияния космических факторов – началось формироваться соединение Луна/Сатурн в созвездии Девы. Возникновение подобных соединений является космическим ритмозадающим фактором, способным создать напряженную ситуацию в атмосфере и в технических средствах /1-2/.

Таблица 1. Данные по сейсмичности Земли на период с 31.05. 2009 по 1.06.2009. (по данным <http://earthquake.usgs.>)

2009/06/01 23:50:29	3.20N	127.44E	35	4.7	KEPULAUAN TALAUD, INDONESIA
2009/06/01 21:48:16	6.77N	73.00W	162	4.2	NORTHERN COLOMBIA
2009/06/01 21:25:26	17.73S	167.76E	65	5.0	VANUATU
2009/06/01 21:22:21	46.29N	152.98E	12	4.8	KURIL ISLANDS
2009/06/01 05:31:04	0.83N	126.39E	35	4.5	MOLUCCA SEA
2009/06/01 04:35:09	19.58N	63.42W	41	4.7	NORTH OF ANGUILLA, LEEWARD ISLANDS
2009/06/01 04:33:53	19.45N	63.45W	36	4.5	ANGUILLA REGION, LEEWARD ISLANDS
2009/06/01 02:02:26	18.76N	64.19W	40	2.5	VIRGIN ISLANDS REGION
2009/05/31 23:59:11	59.98N	153.12W	109	2.7	SOUTHERN ALASKA
2009/05/31 23:29:39	19.01N	65.95W	13	3.3	PUERTO RICO REGION
2009/05/31 16:14:30	16.29S	178.32E	23	4.9	FIJI
2009/05/31 15:33:04	37.81N	141.53E	63	4.6	NEAR THE EAST COAST OF HONSHU, JAPAN
2009/05/31 10:58:29	42.77S	72.55W	10	4.4	LOS LAGOS, CHILE
2009/05/31 10:10:30	51.85N	177.90W	5	2.6	ANDREANOF ISLANDS, ALEUTIAN IS., ALASKA
2009/05/31 09:56:48	2.36N	95.98W	10	4.2	GALAPAGOS ISLANDS REGION
2009/05/31 09:27:48	52.31N	158.92E	73	4.5	NEAR EAST COAST OF KAMCHATKA
2009/05/31 09:17:49	53.76N	164.11W	26	2.5	UNIMAK ISLAND REGION, ALASKA
2009/05/31 09:03:24	53.75N	164.12W	20	3.5	UNIMAK ISLAND REGION, ALASKA
2009/05/31 09:00:38	47.04S	10.85W	10	4.7	SOUTHERN MID-ATLANTIC RIDGE
2009/05/31 07:35:28	10.58N	86.16W	33	4.4	OFF THE COAST OF COSTA RICA
2009/05/31 03:34:32	1.74N	125.85E	120	5.1	MOLUCCA SEA
2009/05/31 00:47:02	4.52N	32.58W	10	4.7	CENTRAL MID-ATLANTIC RIDGE

Для данной авиакатастрофы есть уникальная возможность сравнить время землетрясения в том регионе и начало сбоя работы всей системы аппаратуры на борту.

Краткая информация о погибшем авиалайнере по данным сайта <http://www.aviation-safety.net/>

Status:	Preliminary
Date:	01 JUN 2009
Time:	ca 00:15
Type:	Airbus A330-203
Operator:	Air France
Registration:	F-GZCP
C/n / msn:	660
First flight:	2005-02-25 (4 years 3 months)
Total airframe hrs:	18870
Engines:	2 General Electric CF6-80E1A3
Crew:	Fatalities: 12 / Occupants: 12
Passengers:	Fatalities: 216 / Occupants: 216
Total:	Fatalities: 228 / Occupants: 228
Airplane damage:	Destroyed
Airplane fate:	Written off (damaged beyond repair)
Location:	ca 160 km NNW o São Pedro and São Paulo Archipelago (Atlantic Ocean) show on map
Phase:	En route (ENR)
Nature:	International Scheduled Passenger
Departure airport:	Rio de Janeiro-Galeao International Airport, RJ (GIG/SBGL) , Brazil
Destination airport:	Paris-Charles de Gaulle Airport (CDG/LFPG) , France
Flightnumber:	447

Narrative:

An Air France Airbus A330-200 was destroyed when it crashed into the sea while on transatlantic flight from Rio de Janeiro-Galeao International Airport, RJ (GIG) to Paris-Charles de Gaulle Airport.

The airplane carried 12 crew members an 216 passengers. Flight AF447 departed at 19:03 local time (May 31) from Rio de Janeiro (GIG).

Last radio contact with the flight was at 01:33 UTC. The crew was in contact with the Atlantic Area Control Centre (CINDACTA III) when the flight reported over the INTOL waypoint, estimating TASIL at 02:20 UTC. INTOL is an RNAV waypoint located in the Atlantic Ocean, 565 km from Natal, Brazil. The TASIL waypoint is located 1228 kilometers from Natal. TASIL is at the border of the Recife FIR and Dakar Oceanic FIR.

At 01:48 UTC the aircraft went out of the radar coverage of CINDACTA III, Fernando de Noronha. Information indicated that the aircraft flew normally at FL350 and a speed of 453 kts. A preliminary analysis of meteorological information shows that AF447 crossed through three key thunderstorm clusters: a small one around 01:51 UTC, a new rapidly growing one at about

http://trounev.com/Chaos/CR1_7_2009.pdf

01:59 UTC, and finally a large multicell convective system (MCS) around 02:05-02:16 UTC. Over a time span of four minutes, starting at 02:10 UTC, a series of ACARS messages were sent -automatically- from the plane. The first message indicated the disconnection of the autopilot followed and the airplane went into 'alternate law' flight control mode. This happens when multiple failures of redundant systems occur.

From 02:11 to 02:13, multiple faults regarding the Air Data Inertial Reference Unit (ADIRU) and ISIS (Integrated Standby Instruments System) were reported. Then on 02:13 the system reported failures of PRIM 1, the primary flight control computers that receive inputs from the ADIRU and SEC 1 (secondary flight control computers). The last message at 02:14 was a 'Cabin vertical speed' advisory.

Таким образом, можно высказать гипотезу, что причиной аварии аэробуса А330-200 1 июня 2009 г явилось неблагоприятное сочетание факторов окружающей среды, что могло вызвать сбой в работе электрического оборудования, выход из строя навигационного оборудования, что в свою очередь привело к потере управления и гибели транспортного средства, пассажиров и экипажа самолета.

Ссылки

1. Татьяна Черноглазова, Александр Трунев. ХРОНИКИ АТОМНЫХ КАТАСТРОФ 20 ВЕКА/ Chaos and Correlation, March 11, 2008.
<http://trounev.com/Chaos/March2008/AS/AS.htm>
2. Т. Черноглазова, А. Трунев. О некоторых закономерностях авиакатастроф/
International Journal The World Astrology Review, No 10 (70), November 27, 2007,
<http://trounev.com/thewar/No70/TCH70.htm>
3. <http://earthquake.usgs>
4. <http://www.aviation-safety.net/>