

Assunto: Tradução de matéria publicada ontem no Jornal Tagesanzeiger de Zurique (Suíça)

Warum Air France 447 abstürzte
PORQUE O AIR FRANCE 447 CAIU

Aktualisiert am 01.10.2009

Die Anwälte von 50 britischen Opferfamilien haben zusammengetragen, was ihrer Ansicht nach die Ursachen für den Absturz des Airbus vor Brasilien waren.

OS ADVOGADOS DE 50 (!) FAMILIAS BRITANICAS (NO VOO HAVIAM 5 NAO 50...) RESUMIRAM O QUE EM SUA OPINIAO FORAM AS CAUSAS DA QUEDA DO AIRBUS NA COSTA BRASILEIRA.

Während die Pariser Fluguntersuchungsbehörde BEA noch immer Daten sammelt und nach wie vor keine abschliessende Aussage zur Unfallursache gemacht hat, sind die Anwälte von mehr als 50 britischen Opferfamilien vergangene Woche mit ihren Erkenntnissen an die Öffentlichkeit getreten. Sie haben mit Hilfe von Experten eigenständig Daten zum Absturz gesammelt.

ENQUANTO O ORGAO INVESTIGATIVO EM PARIS (BEA) AINDA COLETA DADOS E AINDA NAO SE PRONUNCIOU SOBRE AS POSSIVEIS CAUSAS DO ACIDENTE, OS ADVOGADOS DE MAIS DE 50 FAMILIAS BRITANICAS DERAM SUA VERSAO PUBLICAMENTE SOBRE SUA VERSAO PARA ESTAS CAUSAS. ELES JUNTARAM FATOS E DADOS TECNICOS JUNTO A EXPERTS NO ASSUNTO.

Die Anwaltskanzlei Stewarts Law plant Schadenersatzklagen für die Hinterbliebenen der Opfer des Fluges AF 447. Bei dessen Absturz im Juni starben vor Brasilien 228 Menschen. Nach Ansicht der Juristen gibt es längstens «genug Satellitendaten des Flugzeuges, um mit Sicherheit vier Faktoren zu nennen, die zum Absturz geführt haben», wie John Mahon, ein von der Kanzlei beigezogener Fluglehrer, der britischen «Times» sagte:

O ESCRITORIO DE ADVOCACIA STEWARTS LAW PLANEJA ACOES INDENIZATORIAS PARA AS FAMILIAS DAS VITIMAS DO VOO AF 447. NESTA QUEDA EM JUNHO MORERAM NA COSTA BRASILEIRA 228 PESSOAS. SEGUNDO OS JURISTAS EXISTEM INFORMACOES TECNICAS ENVIADAS VIA SATELITE PELO AVIAO SUFICIENTES PARA, COM SEGURANCA CITAR 4 FATORES CAUSADORES DA TRAGEDIA. CONFORME AFIRMA JOHN MAHON UM DOS ESPECIALISTAS OUVIDOS PELO ESCRITORIO AFIRMA AO JORNAL BRITANICO "TIMES" >

Das Flugzeug ist in eine Gewitterfront geflogen, die andere Maschinen vermieden haben. O AVIAO ENTROU EM UMA ZONA DE TEMPESTADE QUE OUTRAS AERONAVES EVITARAM.

* Die Geschwindigkeitssensoren, die so genannten Pitot-Sonden, waren fehlerhaft. OS SENSORES DE VELOCIDADE CHAMADOS TUBOS DE PITOT APRESENTARAM FALHAS.

* Die drei Informationssysteme, die so genannten Adiru, die gemessene Daten über Geschwindigkeit und Luftumgebung an das System schicken, funktionierten nicht richtig. OS TRES SISTEMAS DE INFORMACOES CHAMADOS ADIRU, ESTES RESPONSAVEIS PELA COMPILACAO DOS DADOS DE VELOCIDADE REGISTRADOS PELOS SENSORES NAO FUNCIONARAM CORRETAMENTE.

* Die Piloten hatten womöglich ungenügend Erfahrung mit diesen Fehlfunktionen. OS PILOTOS TINHAM POSSIVELMENTE POUCA EXPERIENCIA ADQUIRIDA NA CONDUCAO DA AERONAVE MEDIANTE ESTE CONJUNTO DE FALHAS.

«Falls nur einer dieser Faktoren während des Fluges AF 447 nicht geschehen wäre, wäre es nicht zum Unfall gekommen», sagt Mahon. In einer nachgestellten Szene mit einem Simulator des Airbus 330 hätten die eingesetzten Piloten die Kontrolle über die Maschine wieder

erlangen können. Doch diese Piloten hätten natürlich gewusst, dass es eine Fehlfunktion geben würde und sich darauf einstellen können. Niemand könne jedoch die Atmosphäre der Angst nachvollziehen, die wohl im Cockpit geherrscht habe sowie die Turbulenzen, die die Mannschaft hin und her geworfen haben dürften.

CASO SOMENTE UM DOS FATOS ACIMA TIVESSEM OCORRIDO COM O VOO AF 447 O ACIDENTE NAO TERIA OCORRIDO DIZ MAHON. NUMA RECONSTRUCAO DOS FATOS FEITA EM UM SIMULADOR DE VOO DO AIRBUS A330 OS PILOTOS TERIAM CONSEGUIDO RECUPERAR O CONTROLE DO AVIAO. NATURALMENTE ESTES PILOTOS QUE ATUARAM NA SIMULACAO SABIAM PREVIAMENTE OS ERROS QUE SERIAM APLICADOS AO TESTE. NAO FOI POSSIVEL OBTER-SE A AMBIENTACAO DE MEDO EXISTENTE NA SITUACAO REAL EXISTENTE NO COCKPIT ASSIM COMO A TURBULENCIA VIVENCIADA PELA TRIPULACAO NAQUELA SITUACAO.

Klagen gegen Airbus und Air France
ACOES CONTRA A AIRBUS E A AIR FRANCE

Den Anwälten dürfte es darum gehen, die Fehlfunktionen als ursächlich für den Absturz darzustellen, um auf diese Weise Schadenersatzforderungen begründen zu können. Die Juristen hätten also «ihre eigenen Prioritäten», wie die «Times» das nennt. Laut Experten dürften sich die Forderungen gegenüber Airbus und Air France je nach Bericht zwischen umgerechnet 600 Millionen und 1,5 Milliarden Franken bewegen.

OS ADVOGADOS QUE APONTARAM AS FALHAS TECNICAS POSSIVELMENTE CAUSADORAS DA QUEDA SE BASEIAM NESTAS PARA JUSTIFICAR SUAS ACOES INDENIZATORIAS. OS JURISTAS APONTAM "SUAS PROPRIAS PRIORIDADES" COMO MENCIONA O "TIMES". SEGUNDO ESPECIALISTAS AS EXIGENCIAS PERANTE A AIRBUS E A AIR FRANCE ATINGIRAO ENTRE 600 MILHOES E 1,5 BILHAO DE FRANCOS SUICOS NO TOTAL.

Derweil haben in Houston, USA, die Familien von zwei Absturzopfern Klage gegen verschiedene Unternehmen eingereicht, wie die Nachrichtenagentur Associated Press heute berichtet. Sie argumentieren, Airbus und Air France hätten über die defekten Teile Bescheid gewusst und sie trotzdem weiter eingesetzt. Ebenfalls angeklagt sind Thales, Honeywell und Rockwell Collins, die Hersteller der Pitotsonden und Messgeräte.

ATUALMENTE UMA FAMILIA DE HOUSTON (USA) QUE PERDEU 2 PESSOAS NO ACIDENTE ENTROU COM ACOES CONTRA DIVERSAS EMPRESAS CONFORME REPORTADO HOJE PELA AGENCIA DE NOTICIAS ASSOCIATED PRESS. ELES ARGUMENTAM QUE AIRBUS E AIR FRANCE TERIAM CONHECIMENTO DAS PECAS E SISTEMAS DEFEITUOSOS E AINDA ASSIM AS MANTIVERAM NAS AERONAVES. FORAM ACIONADAS JUDICIALMENTE AS EMPRESAS > THALES , HONEYWELL E ROCKWELL COLLINS FABRICANTES DOS TUBOS DE PITOT E DEMAIS APARELHOS DE MEDICOES.

EU-Luftaufsicht überprüft weitere Sonden
UNIAO EUROPEIA INSPECIONA OUTRAS SONDAS

In Frankreich läuft ein Untersuchungsverfahren wegen des Absturzes. Es prüft insbesondere, ob Air France und Airbus es unterlassen haben, trotz Warnungen fehlerhafte Sonden an den Airbus 300 zu ersetzen.

NA FRANCA CORRE UMA INVESTIGACAO MOTIVADA PELA QUEDA. ELA VERIFICA EM ESPECIAL SE A AIR FRANCE E A AIRBUS RELEVARAM MESMO APOS ADVERTENCIAS A SUBSTITUICOES DAS SONDAS (PITOTS) DO AIRBUS A 330.

Die EU-Luftaufsicht hat erst letzte Woche eine Überprüfung weiterer Sensoren zur Geschwindigkeitsmessung beim A330 angeordnet, da es Hinweise auf Probleme mit der Befestigung der Geräte gäbe, was zu falschen Geschwindigkeitsangaben führen könnte.

Diesmal geht es um Produkte Herstellers Goodrich, die Airbus empfohlen hatte, nachdem die EU jene des französischen Konzerns Thales eingeschränkt hatte. (oku)

A COMUNIDADE EUROPEIA QUE REGULA O TRANSPORTE AEREO ORDENOU NA SEMANA PASSADA A INSPECAO DOS SENSORES E MEDIDORES DE VELOCIDADE DE TODOS OS A330 VISTO TER OBTIDO INDICACOES DE PROBLEMAS EXISTENTES NA AFIXACAO DOS EQUIPAMENTOS, PROBLEMAS ESTES QUE CAUSARIAM FALHAS NAS VELOCIDADES TRANSMITIDAS AOS COMPUTADORES DE BORDO. DESTA FEITA TRATAM-SE DE PRODUTOS FABRICADOS PELA GOODRICH (AMERICANA) INDICADA PELA AIRBUS APOS O ORGAO REGULADOR EUROPEU TER SOLICITADO A SUBSTITUICAO DO SENSOR SIMILAR FABRICADO PELO GRUPO FRANCES THALES.

Erstellt: 01.10.2009, 10:48 Uhr

PUBLICADO DIA 1.10.2009 AS 10.48 HRS