

Eksperci zbadają oprogramowanie Boeinga 737 MAX

[#Lotnictwo cywilne](#) [#Strategia i polityka](#) [#Wypadki](#) 20 kwietnia 2019

W przyszłym tygodniu eksperci z 9 państwowych i międzynarodowych władz lotniczych (poza USA - w tym z NASA, z Australii, Brazylii, Kanady, Chin, Unii Europejskiej, Japonii, Indonezji, Singapuru i Zjednoczonych Emiratów Arabskich) mają rozpocząć badania zmodyfikowanego systemu sterowania samolotu Boeing 737 MAX. Został on wstępnie zaakceptowany przez US Federal Aviation Administration (FAA). Grupie ma przewodzić były przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa Transportu (NTSB) Chris Hart.

Eksperci mają ocenić zautomatyzowany system sterowania samolotem, w tym sposób jego interakcji z pilotami. Grupa oceni, czy system jest zgodny z przepisami. Zdecyduje również, czy należy wprowadzić zmiany w procesie jego zatwierdzania przez FAA. Grupa ma spotkać się po raz pierwszy 23 kwietnia. Jej prace powinny zakończyć się w ciągu 90 dni.

Boeing od kilku tygodni pracuje nad poprawkami do oprogramowania systemu zapobiegającego przeciągnięciu, znanego pod skrótem MCAS. To wady MCAS doprowadziły do dwóch katastrof samolotów Modelu 737 MAX - w październiku 2018 u wybrzeży Indonezji, i w marcu 2019 w Etiopii. Piloci nie potrafili lub nie mogli wówczas wyłączyć systemu, który powodował pochylanie samolotu i jego nurkowanie do ziemi.

17 kwietnia dyrektor generalny Boeinga, Dennis Muilenburg poinformował, że przedsiębiorstwo zakończyło ostatni lot, w którym testowano zaktualizowane oprogramowanie. Piloci koncernu z nowym oprogramowaniem wykonali 120 lotów o łącznej długości 203 godzin. Pierwszy lot certyfikacyjny z pilotem testowym FAA odbędzie się prawdopodobnie w przyszłym tygodniu.



Boeingi 737 MAX używane przez linie Southwest nie wrócą do latania na regularnych trasach pasażerskich przed końcem sierpnia 2019. Jeśli pojawią się kolejne problemy z certyfikacją oprogramowania, ich uziemienie może potrwać znacznie dłużej

Trudno przewidzieć, jak szybko nowe oprogramowanie Boeingów 737 MAX zostanie zaaprobowane przez władze lotnicze. Amerykańskie United Airlines 14 posiadanych samolotów tego typu wycofały z harmonogramu do początku lipca, ale American (24 samoloty) i Southwest (34) nie uwzględniają ich planach do końca sierpnia. Linie zagraniczne nie będą korzystać z Boeingów 737 MAX zapewne dłużej.

Władze lotnicze spoza USA dotąd w podobnych przypadkach polegały na FAA, ale tym razem zamierzają przeprowadzić własne przeglądy zmian dokonywanych przez amerykański koncern. Dodatkowe wymagania mogą znacznie opóźnić powrót MAX-ów do latania w barwach ich przewoźników. Minister transportu Kanady już zapowiedział konieczność dodatkowego szkolenia pilotów Air Canada na symulatorach. Kanadyjskie linie mają 24 Boeingi 737 MAX ([Próby oprogramowania MCAS](#), 2019-04-12).

Powiązane wiadomości

[Eksperci zbadają oprogramowanie Boeinga 737 MAX \(2019-04-20\)](#)

[Próby oprogramowania MCAS \(2019-04-12\)](#)

[Wstępny raport o katastrofie Boeinga 737 MAX \(2019-04-04\)](#)

[Katastrofa Boeinga 737 w Indonezji \(2018-10-29\)](#)

[Katastrofa Boeinga 737 MAX w Etiopii \(2019-03-10\)](#)

[Lion Air rezygnują z Boeingów 737 MAX \(2019-03-12\)](#)

[Boeingi KC-46 znowu ze śmieciami \(2019-04-02\)](#)

[Boeing redukuje produkcję 737 \(2019-04-06\)](#)

[Katastrofa Boeinga 737 w Indonezji \(2018-10-29\)](#)

[Katastrofa Boeinga 737 MAX w Etiopii \(2019-03-10\)](#)

[Wszystkie MAX-y uziemione \(2019-03-14\)](#)

[Boeingi KC-46 znowu ze śmieciami \(2019-04-02\)](#)

[Wstępny raport o katastrofie Boeinga 737 MAX \(2019-04-04\)](#)