

EASA i ECA chcą sprawdzić MAX-y

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania 24 maja 2019

Europejskie władze lotnicze i stowarzyszenie pilotów liniowych domagają się ponownej certyfikacji Boeinga 737 MAX. Dwie katastrofy samolotów tego typu pokazały, że jest on obciążony krytycznymi wadami w procesie projektowania, certyfikacji, regulacji prawnych i odpowiedniego szkolenia - oświadczyli przedstawiciele European Cockpit Association (ECA). Organizacja z siedzibą w Brukseli, która reprezentuje ponad 38 tys. pilotów, określiła jako *niezwykle niepokojące* przekroczenie granic odpowiedzialności pomiędzy producentem a Federalną Administracją Lotnictwa USA (FAA) podczas procesu certyfikacji 737 MAX i wezwała Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), aby pozostała niezależna i dokonała skrupulatnego przeglądu i certyfikacji aktualizacji oprogramowania układu MCAS.



Według ECA proces projektowania i certyfikacji Boeinga 737MAX oparty był na priorytetach handlowych / Zdjęcie: Boeing

Boeing zasadniczo zbudował samolot zgodnie z listą życzeń, który dobrze się sprzedawał dzięki małemu zużyciu paliwa, niskim kosztom eksploatacji i dobrym osiągom, przy minimalnych dodatkowych wymaganiach dotyczących szkolenia pilotów - stwierdził prezes ECA Jon Horne. Problem polega jednak na tym, że wydaje się, że nie ma niezależnego regulatora, który przyjrzałby się temu dogłębnie z perspektywy bezpieczeństwa i przeanalizował to, co wydaje się być filozofią projektowania opartą na priorytetach handlowych. Ujawnione przeoczenia i przepisy poważnie podważają zaufanie i pewność pilotów - dodał Jon Horne.

Co ciekawe podczas prezentacji wyników linii uzyskanych w 2018, dyrektor generalny Ryanaira Michael O'Leary wyraził najwyższe zaufanie dla 737 MAX, a także dla Boeinga

i FAA. ECA ma jednak odmienne zdanie w tej kwestii: *to bardzo niepokojące, że zarówno FAA, jak i Boeing rozważają powrót MAX-ów do służby, ale nie odpowiadają na wiele trudnych pytań dotyczących projektowania MAX-a*. Stowarzyszenie podkreśliło, że europejscy piloci będą *w dużym stopniu* polegać na EASA, której celem będzie zbadanie i wyjaśnienie procesu certyfikacji i wydanie zgodny na ewentualny powrót do służby MAX-ów z powodu braku informacji dostarczonych przez Boeing i FAA.

Dyrektor wykonawczy EASA Patrick Ky powiedział komisji transportu Parlamentu Europejskiego, że agencja powinna przeprowadzić własny przegląd poprawek oprogramowania MCAS i określiła trzy *warunki wstępne* wznowienia lotów MAX-ów. EASA musi zatwierdzić wszelkie zmiany dokonane przez Boeinga i przeprowadzić dodatkowy niezależny przegląd projektu. Patrick Ky zaapelował także o odpowiednie szkolenie załóg lotniczych MAX-ów ([Odszkodowania za MAX-y](#), 2019-05-23).

Horne dodał, że ECA w pełni popiera warunki postawione przez EASA. *Agencja musi przeprowadzić niezależną i szczegółową analizę. Samo zaakceptowanie oświadczenia FAA o bezpieczeństwie MAX-a nie wystarczy* – stwierdził Jon Horne. Rzecznik Boeinga z biura w Brukseli powiedział, że producent *ściśle współpracował z EASA, FAA i innymi globalnymi organami regulacyjnymi w procesie certyfikacji zaktualizowanego oprogramowania MCAS i związanym z tym szkoleniem pilotów. Ma to ma pomóc w zapewnieniu, że podobne katastrofy już nigdy więcej się nie wydarzą*.

Powiązane wiadomości

[EASA i ECA chcą sprawdzić MAX-y \(2019-05-24\)](#)

[Odszkodowania za MAX-y \(2019-05-23\)](#)

[Koszt uziemienia MAX-ów \(2019-04-26\)](#)

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

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

[Boeing w kwietniu: tylko 23 samoloty \(2019-05-18\)](#)

[Airbus tuż za Boeingiem \(2019-01-10\)](#)

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