

Boeing oszukiwał nadzory lotnicze

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka #Wypadki 11 stycznia 2020

9 stycznia Boeing przekazał Kongresowi USA ponad sto stron dokumentów, które ujawniają, w jaki sposób podczas certyfikacji modelu 737 MAX pracownicy koncernu mówili o oszukiwaniu międzynarodowych regulatorów lotniczych i przewoźników kupujących samoloty. Wynika z nich, że Boeing prezentował nowe oprogramowanie do sterowania lotem, które później spowodowało dwie katastrofy - System Rozszerzenia Charakterystyk Manewrowych (MCAS), jako proste uzupełnienie istniejącego systemu. Chciał w ten sposób uniknąć dodatkowej certyfikacji i szkoleń pilotów. - Ten samolot został zaprojektowany przez klaunów nadzorowanych przez małpy - napisał jeden z pilotów Boeinga do drugiego w 2017.

Dokumenty potwierdzają, że Boeing odrzucił proponowane uaktualnienie systemu bezpieczeństwa nowych samolotów, bo spowodowałoby to dodatkowe koszty. Wynikałyby one m.in. z potrzeby przeszkolenia na symulatorze lotów wszystkich pilotów. Amerykański koncern ustąpił w tej sprawie dopiero w ubiegłym tygodniu. Zanim samoloty modelu 737 MAX powrócą do latania wszyscy ich piloci będą musieli więc przejść dodatkowe szkolenia symulatorowe.



Blisko 200 zmontowanych samolotów Boeing 737 MAX, przeznaczonych dla linii lotniczych na całym świecie, jest zaparkowanych na międzynarodowym lotnisku hrabstwa Grant w Moses Lake Washington / Zdjęcie: Mike Siegel - The Seattle Times

Z przekazanych dokumentów wynika, że rozwój symulatorów nękały poważne problemy techniczne. Dla Boeinga projektowało je TRU. Symulatory te w pierwszej kolejności budowano w Miami, Singapurze, Londynie i Szanghaju.

W 2018 wielu pracowników Boeinga pracujących nad symulatorem 737 MAX miało poważne obawy dotyczące jego wad technicznych. W lutym jeden z nich napisał: *Uczciwość to jedyny sposób w tej pracy. [...] Czy umieściłbyś swoją rodzinę w*

samolocie przeszkolonym na symulatorze MAX? Ja nie zrobiłbym tego, odpowiedział sobie, a jego kolega – pilot, zgodził się, odpowiadając – Nie.

Z dalszej korespondencji można dowiedzieć się, co było przyczyną problemów. - *Wybraliśmy dostawcę o najniższych kosztach i zaproponowaliśmy niemożliwy do realizacji harmonogram. Dlatego kontrakt otrzymał najbardziej niesprawdzony dostawca, który się na to zgodził.*



Wnętrze jednego z symulatorów lotu samolotu Boeing 737 MAX - produktu, który sprawił tyle problemów amerykańskiemu koncernowi / Zdjęcie: Boeing

Wewnętrzna dyskusja już w 2013 dotyczyła tego, jak Boeing zaprezentuje FAA nowy system MCAS. - *Jeśli podkreślimy, że MCAS jest nową funkcją, może to mieć większy wpływ na certyfikację i szkolenie*, stwierdzał jeden z dokumentów, podkreślając, że nie można tego robić. Zamiast tego autor nalegał, aby MCAS był zawsze prezentowany jako dodatek do istniejącego systemu sterowania lotem *Speed Trim*.

W czerwcu 2017, miesiąc po dostarczeniu pierwszego 737 MAX do Malindo Air, malezyjskiej spółki zależnej Lion Air Group, jeden z pilotów Boeinga napisał do drugiego, że grupa prosiła o symulator lotu do szkolenia swoich pilotów. - *Może z powodu ich własnej głupoty* - informował. *Próbuję się dowiedzieć, jak to odkręcić! Idioci.* Okazało się, że linie latały do Indii, a tamtejszy nadzór - DGCA, wymagał takich szkoleń.

Nazwiska pilotów zostały przez Boeinga utajnione, ale na podstawie innych źródeł można je odtworzyć. Jeden z nich to Patrik Gustavsson, zastępca głównego pilota technicznego programu MAX. Drugi pilot jest identyfikowany jako Mark Forkner, wówczas główny pilot techniczny na 737 MAX. To Forkner z całą mocą przekonywał w e-mailu do kogoś w Lion Air, że *Nie ma absolutnie żadnego powodu, aby wymagać od twoich pilotów użycia symulatora MAX, aby zaczął latać MAX.* Twierdził, że organy regulacyjne w USA, Europie, Kanadzie, Chinach, Malezji i Argentynie zgodziły się, że wystarczy tylko krótki kurs szkolenia komputerowego. Później Forkner opisał, w jaki

sposób wysłał e-mail do DGCA z listą linii lotniczych i organów regulacyjnych, które akceptują szkolenie komputerowe, a nie szkolenie symulatorowe dla MAX, aby *sprawić, że poczują się głupio, próbując wymagać dodatkowych procedur szkoleniowych*. Wszystko dla zwiększenia tempa sprzedaży nowych samolotów.

Pierwsza katastrofa modelu 737 MAX, w której w następnym roku zginęło 189 osób, wydarzyła się właśnie w Indonezji. Samolot należał do Lion Air...

W dokumentach tworzonych od 2013 do 2018 ważni pracownicy Boeinga podkreślali znaczenie prezentacji MAX jako prostej pochodnej poprzedniego modelu 737 z systemami, które nie wymagałyby obszernej dodatkowej certyfikacji ani szkolenia pilotów. - *Chcę podkreślić, jak ważne jest przekonywanie klientów, że nie będzie żadnego rodzaju szkolenia na symulatorze, aby przejść z NG na MAX. Boeing na to nie pozwoli*, napisał Forkner w marcu 2017. *Staniemy twarzą w twarz z każdym organem regulacyjnym, który spróbuje wprowadzić taki wymóg*.

Dokumenty pokazują również, w jaki sposób i dlaczego Boeing odrzucił propozycję dodania do 737 MAX nowego podsystemu sterowania lotem, zwanego syntetyczną prędkością lotu, który zainstalowano już w 787 Dreamliner. Zdaniem kilku inżynierów mógł on zapobiec dwóm wypadkom MAX. Propozycja została odrzucona, aby obniżyć koszty i dodatkowe szkolenia dla pilotów linii lotniczych. Jeden z pilotów Boeinga napisał, że gdyby syntetyczna prędkość lotu stała się w MAX standardem, a nie opcją, *prawdopodobnie zagroziłby to dyrektywie programowej, aby utrzymać szkolenie poziomu B (komputerowe) dla naszych klientów*. Wprowadzenie syntetycznej prędkości lotu do 737 MAX drastycznie zmieniłoby bowiem m.in. listę kontrolną, z której piloci są szkoleni do lotów w sytuacjach krytycznych.

Boeing przeprosił za swe błędy i obiecał podjęcie działań dyscyplinarnych przeciwko zaangażowanym w nie osobom. - *Żałujemy treści tych komunikatów, przepraszamy za nie FAA, Kongres, naszych klientów i pasażerów. Język używany w tych komunikatach i niektóre wyrażane przez nich poglądy są niezgodne z wartościami Boeinga* - zapewnił amerykański koncern.

Ujawnione treści nie wzbudziły w FAA (Federalna Administracja Lotnictwa) nowych obaw o bezpieczeństwo. Agencja podkreśla jednak, że *ton i treść niektórych sformułowań zawartych w dokumentach jest rozczarowujący*, a ujawnienie tych wiadomości podkreśla agresywną kulturę cięcia kosztów i brak szacunku dla FAA.