

Problemy z okablowaniem 737 MAX

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka #Wypadki 16 lutego 2020

The Seattle Times informuje, że powrót do lotów Boeingów 737 utrudnia nie tylko problem z oprogramowaniem, którego błędy doprowadziły do dwóch katastrof (zginęło w nich 346 osób). Poważny kłopot sprawiają też niezgodnie z przepisami poprowadzone przewody instalacji elektrycznej ([Kolejne problemy z Boeingami 737 MAX](#), 2020-01-06). Okazało się bowiem, że nie spełnia ona federalnych przepisów lotniczych w kilkunastu miejscach. Zbyt blisko poprowadzone przewody mogą doprowadzić do zwarcia, a w efekcie nieprawidłowego działania ważnych urządzeń (m.in. statecznika poziomego), a nawet pożaru. Takie przypadki miały już miejsce w przeszłości w innych samolotach.

Tymczasem modyfikacja okablowania byłaby trudnym i kosztownym zadaniem. Dlatego Boeing w mijającym tygodniu złożył FAA (Federalna Administracja Lotnicza) propozycję, by jej nie zmieniać. Przedstawiciele koncernu twierdzą, że samoloty modelu 737 różnych wersji z podobnie poprowadzonymi przewodami wylatały 205 milionów godzin bez żadnych poważnych awarii. Ich zdaniem bardziej ryzykowne niż pozostawienie obecnego stanu może okazać się modyfikacja okablowania.



Pracownicy Boeinga instalują we wnętrzu kadłuba różne instalacje, w tym przewody elektryczne. Okazuje się, że część z nich została przez konstruktorów poprowadzona niezgodnie z przepisami / Zdjęcie: Mike Siegel – The Seattle Times

W normalnej sytuacji FAA zapewne zgodziłaby się z Boeingiem. Jednak po ostatnich wydarzeniach zaufanie do amerykańskiej agencji bardzo spadło. Każdy błąd może zać mieć poważne konsekwencje prawne i polityczne. Silną presję na FAA wywierają nadzory innych państw, w tym Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego Unii Europejskiej (EASA). Mogą one nie zaakceptować decyzji FAA, jeśli będzie ona budzić jakiegokolwiek wątpliwości.

Problem jest tym bardziej skomplikowany, że dotyczy nie tylko modelu 737 MAX, ale i wcześniej produkowanych wersji, w tym NG. Gdyby FAA zdecydowała o konieczności zmian, należałoby je więc wprowadzić także w starszych samolotach. A to jest i trudniejsze i bardziej ryzykowne.

Boeing oficjalnie utrzymuje, że powrót do lotów modelu 737 MAX jest nadal możliwy w połowie 2020 ([Boeing zawiesza produkcję 737 MAX](#), 2019-12-17). Jednak amerykańskie linie lotnicze, które mają dostęp do informacji nieoficjalnych, już teraz zakładają, że nie nastąpi to przed wrześniem.

Powiązane wiadomości

[Problemy z okablowaniem 737 MAX \(2020-02-16\)](#)

[Boeing zawiesza produkcję 737 MAX \(2019-12-17\)](#)

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

[PLL LOT uziemiły MAX-y \(2019-03-12\)](#)

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

[Loty 737 MAX najwcześniej w kwietniu 2020 \(2019-12-14\)](#)

[Kolejne problemy z Boeingami 737 MAX \(2020-01-06\)](#)

[Uziemienie Boeingów 737 MAX przedłużone \(2019-11-09\)](#)

[Raport druzgoczący dla Boeinga \(2019-10-25\)](#)