

Stanowisko EASA w sprawie 737 MAX

#Lotnictwo cywilne 25 listopada 2020

Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) opublikowała projekt Dyrektywy zdatności do lotu (Proposed Airworthiness Directive – PAD) dla samolotów Boeing 737 MAX. To sygnalizuje zamiar zatwierdzenia powrotu 737 MAX do wykonywania operacji lotniczych w europejskiej przestrzeni powietrznej w nadchodzących tygodniach. Projekt będzie przekazany do konsultacji publicznych.



Publikacja ostatecznej wersji Dyrektywy zdatności do lotu dla samolotów Boeing 737 MAX przez EASA planowana jest w połowie stycznia 2021 i będzie stanowić formalną decyzję dotyczącą przywrócenia do wykonywania operacji lotniczych wszystkich 737 MAX będących w posiadaniu operatorów z państw członkowskich EASA / Zdjęcie: PLL LOT

Samoloty Boeing 737 MAX zostały uziemione przez EASA 12 marca 2019 po dwóch katastrofach tych samolotów, w których zginęło 346 osób. Intensywna praca 20 ekspertów EASA przez ostatnie 20 miesięcy, upewniła agencję, że statki powietrzne Boeing 737 MAX są bezpieczne i mogą powrócić do wykonywania operacji lotniczych. Amerykańska Federal Aviation Administration (FAA, Federalna Administracja Lotnictwa), państwo projektu samolotu Boeing, opublikowała 20 listopada 2020 ostateczne zatwierdzenie zmodyfikowanego 737 MAX w Federalnym Rejestrze.

EASA od początku jasno mówiła o tym, że przeprowadzi własną obiektywną i niezależną ocenę 737 MAX, blisko współpracując z FAA oraz Boeingiem, tak by mieć pewność, że nie powtórzą się te tragiczne wypadki, które dotknęły tak wielu ludzi – powiedział Patrick Ky, dyrektor wykonawczy EASA.

Jestem pewien, że w naszej ocenie tego statku powietrznego nie pominęliśmy żadnego aspektu. Za każdym razem, gdy zdawało nam się, że problem został rozwiązany, szukaliśmy jeszcze głębiej i zadawaliśmy jeszcze więcej pytań. W wyniku takiego postępowania dokonaliśmy dogłębnej i kompleksowej analizy tego, jak ten samolot lata i jak się go pilotuje. Dało nam to pewność, że teraz samolot ten może bezpiecznie powrócić do wykonywania operacji lotniczych – dodał Patrick Ky.

Jesteśmy coraz bliżej przywrócenia do operacji samolotu Boeing 737 MAX. To dobra wiadomość dla linii i pasażerów. Nie ma wątpliwości, że 737 MAX został poddany wyjątkowo długiej i skrupulatnej ocenie niezależnych nadzorów lotniczych m.in. FAA, EASA, czy Ministerstwa Transportu Kanady. Wykonane modyfikacje i testy pozwalają na bezpieczną eksploatację samolotu. Przed finalnym dopuszczeniem do wykonywania operacji samolotu Boeing 737 MAX z pasażerami w Polsce, wchodzimy w ostatni etap oceny bezpieczeństwa w zakresie technicznym i operacyjnym zgodnie z przygotowanymi przez EASA wymogami – stwierdził Michał Witkowski, wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ds. standardów lotniczych.

Analiza 737 MAX przeprowadzona przez EASA rozpoczęła się od MCAS (układu wspomagania stateczności), ale poszła o wiele dalej/ Dość wcześnie podjęliśmy decyzję o przeprowadzeniu badania całego układu sterowania lotem i stopniowo rozszerzaliśmy naszą ocenę, tak by objąć nią wszystkie aspekty, które mogły mieć wpływ na jego działanie. To doprowadziło, na przykład, do dokładniejszego badania przewodów elektrycznych, co z kolei skutkowało wprowadzeniem zmiany, która obecnie jest obowiązkowa w projekcie Dyrektywy zdolności do lotu. Ponadto przetestowaliśmy ten statek powietrzny do granic możliwości w czasie lotów testowych, oceniliśmy jego zachowanie w scenariuszach awaryjnych i mogliśmy potwierdzić, że jest stateczny – podsumował dyrektor wykonawczy EASA.

Kolejnym zbadanym elementem był czynnik ludzki. EASA skoncentrowała się na procedurach oraz szkoleniach niezbędnych do właściwego odczytu wskaźników lotu i podejmowania przez pilotów prawidłowych reakcji. Podstawowym problemem oryginalnego MCAS było to, że wielu pilotów nawet nie zdawało sobie sprawy z jego istnienia. W wersji, która uległa wypadkom, nie było żadnej lampki ostrzegawczej, która uświadomiłaby pilotom, że czujnik kąta natarcia jest wadliwy, co praktycznie uniemożliwiało znalezienie źródła problemu.

Dlatego też EASA proponuje, by zmianom w projekcie statku powietrznego, które będą wymagane przez Dyrektywę zdolności do lotu, towarzyszył obowiązkowy program szkoleniowy dla pilotów, w tym szkolenie na symulatorze lotu, tak by piloci zapoznali się z aspektami układu sterowania lotem 737 MAX i prawidłowo reagowali w typowych scenariuszach awaryjnych.

Uwagi do projektu będzie można zgłaszać w trakcie trwających 28 dni konsultacji. Po tym czasie, przed opublikowaniem ostatecznej wersji Dyrektywy, EASA przeanalizuje otrzymane uwagi. Publikacja ostatecznej wersji dokumentu planowana jest w połowie stycznia 2021 i będzie stanowić formalną decyzję dotyczącą przywrócenia do wykonywania operacji lotniczych wszystkich 737 MAX będących w posiadaniu operatorów z państw członkowskich EASA. Po powrocie do wykonywania operacji lotniczych EASA będzie monitorować przywrócone samoloty, by jak najszybciej wykryć

wszelkie ewentualne problemy.

Wraz z projektem Dyrektywy zdolności do lotu EASA opublikowała także wstępną Dyrektywę bezpieczeństwa, również do konsultacji przez 28 dni. Spowoduje to, że linie lotnicze spoza Europy, które posiadają upoważnienie operatora z kraju trzeciego (Third Country Operator, TCO), będą zobowiązane do wprowadzenia podobnych wymogów, w tym szkolenia załogi. Dzięki temu samoloty 737 MAX będą mogły powrócić do wykonywania operacji lotniczych nawet, jeżeli na podstawie EASA TCO wlatują na terytorium państw członkowskich EASA, jeżeli latają w ramach terytoriów państw członkowskich EASA lub jeśli opuszczają ich terytoria.

Projekt Dyrektywy zdolności do lotu EASA wymusza podjęcie następujących działań:

EASA oraz nadzory lotnicze w Kanadzie i Brazylii ściśle współpracowały z FAA i Boeingiem przez ostatnich 20 miesięcy, by bezpiecznie przywrócić samoloty do operacji lotniczych. Propozycja dyrektywy zdolności do lotu EASA wymaga dokonania tych samych zmian, co FAA, zatem nie będzie żadnych różnic technologicznych w oprogramowaniu pomiędzy statkami powietrznymi latającymi w USA a statkami latającymi w państwach członkowskich EASA (27 państw członkowskich UE, Islandia, Liechtenstein, Norwegia i Szwajcaria). Wielka Brytania 31 grudnia 2020 również traktowana będzie jak państwo członkowskie UE.

Wymogi EASA różnią się od wymogów FAA w dwóch aspektach. EASA wyraźnie zezwala załodze na interwencję, aby przerwać wibracje wibratora drążka sterowego, jeśli zostanie błędnie aktywowany przez system, tak by nie rozpraszać załogi. Ponadto EASA wymaga tymczasowo, by nie stosować autopilota w przypadku lądowania wymagającego bardzo dużej precyzji. Ograniczenie dotyczące autopilota ma być krótkoterminowe. Obowiązkowe szkolenie dla pilotów jest takie samo w przypadku władz obydwu agencji nadzorujących.

Zanim poszczególne linie lotnicze będą mogły ponownie włączyć samoloty do rozkładu lotów, przewoźnicy będą musieli dokonać aktualizacji oprogramowania oraz przeprowadzić prace obsługowe określone w ostatecznej wersji Dyrektywy zdolności do lotu. Muszą również przeszkolić swoich pilotów, którzy mają latać 737 MAX. Ze względu na ograniczoną liczbę symulatorów lotu, może to zająć trochę czasu. Niektóre z tych prac można rozpocząć już teraz, nawet przed publikacją ostatecznej wersji Dyrektywy zdolności do lotu.

Niektóre państwa członkowskie EASA opublikowały własne decyzje zakazujące wykonywania operacji lotniczych przez 737 MAX we własnej przestrzeni powietrznej. Te zakazy będą musiały zostać zniesione, zanim statki powietrzne będą mogły ponownie zacząć latać w przestrzeni powietrznej tych krajów. EASA ściśle współpracuje

z władzami krajowymi tych państw, aby udało się to przeprowadzić.

Ponadto EASA uzgodniła z Boeingiem, że producent podejmie działania, aby jeszcze bardziej zabezpieczyć czujniki kąta natarcia przed błędami i tym samym jeszcze bardziej zwiększyć bezpieczeństwo statku powietrznego. Boeing przeprowadzi ponadto uzupełniające badanie czynnika ludzkiego związane z systemami alarmującymi załogę w ciągu następnych 12 miesięcy, tak by unowocześnić je w razie potrzeby ([Zgoda EASA dla 737 MAX?](#), 2020-11-22).

Powiązane wiadomości

[Stanowisko EASA w sprawie 737 MAX \(2020-11-25\)](#)

[Zgoda EASA dla 737 MAX? \(2020-11-22\)](#)

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

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

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

[EASA zakończyła testy 737 MAX \(2020-09-12\)](#)

[Zgoda na wznowienie eksploatacji Boeingów 737 MAX \(2020-11-18\)](#)

[Raport w sprawie 737 MAX \(2020-09-17\)](#)

[Dostawy Boeinga nadal minimalne \(2020-10-18\)](#)

[Air Canada rezygnują z zakupów \(2020-11-10\)](#)

[Loty 737 MAX American przed końcem 2020? \(2020-11-21\)](#)

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

[Zgoda na wznowienie eksploatacji Boeingów 737 MAX \(2020-11-18\)](#)