

มติชน Matichon Circulation: 950,000 Ad Rate: 1,100	Section: ประชาชน/ต่างประเทศ-กีฬา				
	วันที่: ศุกร์ 31 พฤษภาคม 2562				
	ปีที่: 42	ฉบับที่: 15055	หน้า: 23(บน)		คลิป: ขาว-ดำ
	Col.Inch: 32.84	Ad Value: 36,124	PRValue (x3): 108,372		
	หัวข้อข่าว: โออาตาซีห้าม'แม็กซ์'บินต่ออีก3-4ด.				

โออาตาซีห้าม'แม็กซ์'บินต่ออีก3-4ด.

นายอเล็กซองด์ เดอ ฌูเนียค ผู้อำนวยการสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาตา) กล่าวกับผู้สื่อข่าวเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม ถึงกรณีการห้ามไม่ให้เครื่องบินโดยสารแบบ 737 รุ่นแม็กซ์ของบริษัทโบอิงมาให้บริการโดยสารนับตั้งแต่เกิดเหตุเครื่องบินรุ่นดังกล่าวของสายการบินเอโอเปียแอร์ไลน์ ประสบอุบัติเหตุตกขณะทะยานขึ้นจากท่าอากาศยานกรุงแอดดิสอาบาบา ได้ไม่นานจนคนบนเครื่อง 157 คนเสียชีวิตทั้งลำเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา คล้ายคลึงกับเหตุเครื่องบินรุ่นเดียวกันของสายการบินโลออน แอร์ตกและเจ้าหน้าที่การบินกับผู้โดยสาร 189 คน เสียชีวิตทั้งหมดเมื่อ 5 เดือนก่อนว่า เป็นเรื่องยากที่จะระบุวันเวลาที่แน่ชัดได้ว่าเมื่อใดคำสั่งห้ามดังกล่าวจะถูกยกเลิก เท่าที่ไออาตาเข้าใจจากข้อมูลที่รับจากบรรดาหน่วยงานควบคุมการบินต่างๆ ในตอนนี้ก็คือ โบอิง 737 แม็กซ์จะต้องถูกห้ามบินต่อไปอีกอย่างน้อยที่สุด 10-12 สัปดาห์

ผู้อำนวยการไออาตาระบุว่า การตัดสินใจว่าจะยินยอมให้นำเครื่องบินนี้มาให้บริการการบินได้อีกเมื่อใดขึ้นอยู่กับมติของหน่วยงานกำกับดูแลทางการบินและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งรับผิดชอบในการให้การรับรอง โดยเปิดเผยด้วยว่าในอีกราว 5-7 สัปดาห์หลังจากนี้จะมีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลกับผู้ผลิตเครื่องบิน เพื่อประเมินว่ามีอะไรที่ดำเนินการไปแล้วและยังมีสิ่งที่ต้องดำเนินการอีกหรือไม่ เพื่อเตรียมการให้การกลับมาให้บริการอีกครั้งมีความสมบูรณ์พร้อม แต่ปฏิเสธที่จะให้ความเห็นถึงการจ่ายค่าชดเชยจากทางผู้ผลิต โดยย้ำว่าสิ่งเร่งด่วนที่สุดในเวลานี้คือ การกู้คืนศรัทธาต่อการรับรองประสิทธิภาพเครื่องบินเท่านั้น

ส่วนที่นครนิวยอร์ก ในวันเดียวกัน นายเดนนิส มุลเลนเบิร์ก ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ซีโอโอ) บริษัทโบอิง ยอมรับในระหว่างการให้สัมภาษณ์ต่อสถานีโทรทัศน์ซีบีเอส ซึ่งเป็นการให้สัมภาษณ์ครั้งแรกหลังโศกนาฏกรรมดังกล่าว ยอมรับว่าโบอิงบกพร่องอย่างชัดเจนในการจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นกับเครื่องบิน

รุ่น 737 แม็กซ์ ทั้งยังยอมรับด้วยว่า บริษัทยังขาดการติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ อีกด้วย โดยเป็นการยอมรับหลังจากถูกซักถามกดดันเรื่องที่ทางโบอิง ไม่ได้ติดต่อแจ้งข้อมูลที่บริษัทได้ตัดระบบสัญญาณเตือนซึ่งออกแบบมาเพื่อเตือนนักบินถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดการอ่านค่าผิดพลาดจนขัดแย้งกันของอุปกรณ์เซ็นเซอร์วัดค่ามุมทะปะ หรือ แองเกิล ออฟ แอทแทค 2 ตัว ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นตัววัดมุมบินของตัวเครื่องเพื่อใช้เตือนนักบินว่าเครื่องบินกำลังจะชะงักกลางอากาศเพราะมุมบินชันเกินไป

อุปกรณ์ดังกล่าวทำหน้าที่ป้อนข้อมูลเพื่อให้ระบบปรับมุมบินอัตโนมัติ ที่เรียกว่า เอ็มแคส ของเครื่องบินทำงานทันทีที่เซ็นเซอร์แจ้งว่าเครื่องบินกำลังชะงักกลางอากาศ ซึ่งเป็นกลไกของเครื่องที่เชื่อมโยงกับอุบัติเหตุทั้งสองครั้ง แต่สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (เอฟเอเอ) ของสหรัฐอเมริกาไม่รู้เรื่องนี้ จนกระทั่งเกิดเหตุเครื่องบินโลออน แอร์ ตกที่อินโดนีเซีย หลังจากโบอิงตัดสัญญาณเตือนภัยดังกล่าวไปถึง 13 เดือน

นายมุลเลนเบิร์กยอมรับว่า การใช้เซ็นเซอร์วัดมุมทะปะถือเป็นความผิดพลาด แต่บอกด้วยว่าการสื่อสารของบริษัทในเรื่องนี้ก็ไม่เป็นไปอย่างที่ควรจะเป็น แต่ไม่ยอมรับว่า 737 แม็กซ์ ไม่มีความปลอดภัย โดยยืนยันว่าเชื่อถือในความปลอดภัยพื้นฐานของแม็กซ์ ถึงขนาดยินดีให้ครอบครัวของตนขึ้นบินกับเครื่องบินนี้โดยไม่มีเงื่อนไขใดๆ ทั้งนี้ หลังจากที่นายมุลเลนเบิร์กกล่าวขอโทษต่อครอบครัวของผู้เสียชีวิตจากเหตุทั้งสองแล้ว

ซีโอโอของโบอิง กล่าวในระหว่างการประชุมนักลงทุนในช่วงเช้าวันเดียวกัน ระบุว่า ทางโบอิงจะตรวจสอบเพื่อจัดทำข้อเสนอจ่ายค่าชดเชยให้กับสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากการห้ามแม็กซ์ขึ้นบินเป็นเรื่องต่อไป และตั้งความหวังว่าหน่วยงานกำกับดูแลการบินระหว่างประเทศทั้งหลายจะมีทัศนคติต่อการดำเนินการของโบอิงในกรณีนี้เหมือนกับเอฟเอเอของสหรัฐอเมริกาที่พร้อมรับรองให้ขึ้นบินได้อีกครั้งแล้ว (เอเอฟพี)