

美国媒体近日报道,美国联邦航空局对波音737 MAX系列客机生产进行审核后发现多处问题。在89项审核内容中,有33项波音未通过,不少问题被归类为未遵循既定制造工序、程序或操作说明,部分为质量控制记录问题;波音机身供应商势必锐航空系统在接受的13项审核内容中,7项存在问题。3月11日,一架从澳大利亚悉尼飞往新西兰奥克兰的波音787-9型客机在飞行中出现“技术故障”,机身剧烈晃动,造成至少50人受伤。3月15日,美联航一架波音737-800客机安全降落后发现机身外部缺失一块面板。

飞行中门塞(内嵌式应急门)脱落、引擎空中起火、起飞时轮胎掉落……近期,美国波音公司深陷航空安全困境,不同型号客机发生安全事故,相关调查和审核也暴露出诸多问题。

来源:新华社、新京报、中新网、经济参考报

安全事故频发

今年以来,波音客机安全事故频发。3月7日,美国联合航空公司一架飞往日本大阪的波音777-200型客机从美国旧金山起飞时,左主起落架一个轮胎脱落。掉落的轮胎残骸砸坏了机场员工停车场的几辆汽车。3月4日,美联航一架从美国休斯敦飞往迈尔斯堡的波音737客机起飞后不久引擎起火被迫返航。2月19日,美联航一架执飞旧金山至波士顿航班的波音757-200型客机因机翼受损降丹佛国际机场。1月13日,日本全日空航空公司一架波音737客机在飞行途中驾驶舱前方玻璃出现裂痕,随即返航……

波音在年初还发生了“掉门”事故。1月5日,美国阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9型客机起飞后不久,机舱侧面一处门塞脱落。调查人员检查后发现,4个本该将门塞固定到位的螺栓缺失。事故发生时距离该客机交付阿拉斯加航空公司仅约两个月。此后,波音737 MAX 9型客机在美国和世界多地被迫停飞检查,部分客机在检查中暴露出部件松动等问题。

一系列安全事故加剧了人们对波音存在质量控制问题的担忧。德新社日前报道说,波音公司2月份交付的波音737 MAX系列客机数量大幅减少,“在1月份

的一次戏剧性事件后,这家飞机制造商目前面临着改善质量控制的压力”。

美国联邦航空局2月28日在一份声明中要求波音在90天内制订一项全面的行动计划,以解决其“系统性质量控制问题”。该局局长迈克·惠特克表示:“波音公司必须重新审视其质量控制流程的各个方面,并确保安全是公司的指导原则。”



今年2月,美联航一架波音737客机因机翼受损紧急降落。新华社发

调查进展不顺

3月13日,美国国家运输安全委员会主席珍妮弗·霍门迪致国会说,对波音公司的调查进展不顺,至今未能从波音获得一些所需信息,包括一段维修作业的监控录像。

霍门迪在信中告诉美国参议院商务、科学和运输委员会,波音“通知我们,他们找不到作业记录,因此我们至今不知道谁进行了打开、重新安装和闭合出事客机门塞的作业”。

另外,美国国家运输安全委员会向波音索取工厂内监控录像,以了解当时作业人员信息,但波音称那一段录像已被后续拍摄的视频画面覆盖。

1月5日,美国阿拉斯加航空公司一架波音737 MAX 9型客机飞行时一个门塞脱落。这架客机载有180名乘客和机组人员。险情发生后,客机紧急降落,没有人员伤亡和重伤。

根据美国国家运输安全委员会2月初发布的初步调查报告,出事客机去年9月在波音位于华盛顿州伦顿市的工厂组装时,被发现机身铆钉损坏,需要拆卸门塞维修。维修完成后,4枚用于固定门塞的螺栓未被装回。

霍门迪此前在参议院听证会上声音波音不配合调查工作,两个月内多次拒绝提供负责相关作业的人员名单。本次听证会结束后,波音提供了一份25人名单,但霍门迪说,波音没有说明哪些人参与了脱落门塞的拆卸和安装作业。

波音负责“游说政府”事务的执行副总裁齐亚德·奥贾克利日前致信联邦参议员玛丽亚·坎特韦尔,称找不到上述门塞作业工序的相关记录,波音“假定”总装线工人未按规定做好记录。

就美国国家运输安全委员会索要的监控录像,波音表示,该录像内容保存期

为30天,30天后会被新内容覆盖。

“缺乏这些记录将使国家运输安全委员会的调查推进复杂化。”霍门迪在信中说。她强调,索要波音相关作业人员名单不是为了惩处,而是要了解“波音的质量保障过程和安全文化”。

3月13日,波音表示,已经努力按照规定发布信息,今后将继续以“透明方式”主动配合调查。

波音“吹哨人”死亡

近期,还有一件与波音相关的事情受到关注。有波音“吹哨人”之称的波音前员工约翰·巴尼特被发现死在了酒店停车场的一辆车内。

当地警方称,3月9日,巴尼特的尸体在南卡罗来纳州查尔斯顿假日酒店停车场的一辆车内被发现。一天前,他刚向法院作证,讲述他在波音工厂担任品控经理时发现的质量和生问题。

查尔斯顿县法医办公室在一份新闻稿中证实,62岁的巴尼特的死因“疑似自我施加的枪伤”。正在就此展开调查的查尔斯顿警察局表示:“仍在等待对死因的正式结论,以及可能进一步揭示巴尼特死亡情况的其他调查结果。”

巴尼特近期在查尔斯顿县就一桩针对波音的诉讼提供证词,巴尼特本应于3月9日在查尔斯顿就他起诉波音公司诽谤案接受质询,结果却未出庭,后被发

死在其人住酒店停车场自己的车里。

对于巴尼特的死因,其律师发表声明称,没有任何迹象表明他会自杀。“我们需要更多有关他遭遇的信息。查尔斯顿警方需要全面、准确地调查此事。”

波音公司则发表声明称,“对巴尼特先生的去世感到悲痛”。

据媒体报道,巴尼特在波音公司工作了32年。2010年至2017年,他在波音公司北查尔斯顿工厂担任品控经理,2017年因健康原因退休,2019年曾揭发波音公司生产的产品存在多处安全隐患问题。

2018年和2019年的两起波音飞机坠机事故令巴尼特的言论受到重视。2019年,巴尼特在接受媒体采访时,指控波音公司将产量和利润置于质量之上,进而置于乘客安全之上。

巴尼特并非唯一一个对波音提出质

疑和担忧的员工。《纽约时报》也曾于2020年报道了波音内部通讯记录,部分员工被曝批评波音737 MAX系列客机是由“小丑设计、猴子监管”。

外媒报道还称,波音为求节省成本,只安排机师利用 iPad,接受一小时的737 MAX飞行训练,而非耗费巨额资金和大量时间,进行飞行仿真器系统训练。

对于波音一系列问题,美国有线电视新闻网(CNN)更是一针见血:该公司在过去几十年里将重点转向了财务业绩,“牺牲了飞机的安全和质量”。

在此情况下,监管机构又在哪里?《卫报》评论称,“利润驱动的文化占据了主导地位。波音和许多美国公司一样,似乎靠着数十年来建立的声誉在滑行,然而它正在一个季度接一个季度地耗损着这样的声誉”。

「折翼」! 波音深陷航空安全困境

事故频发 暴露诸多问题

全球航空业受到冲击

因安全事故频发导致审查力度加大,美国飞机制造商波音公司2月交付飞机数量下降。多家航空公司对此表示担忧,称波音延迟交付飞机可能影响航空公司增加运力的计划。

根据波音公司当地时间3月12日发布的数据,波音2月向航空公司客户交付了17架MAX飞机,远低于1月的25架、去年12月的44架和去年11月的45架。

波音公司当天向员工发送信息称,在一系列安全事故和制造问题后,公司正面临越来越多的审查,并“立即采取行动”来提升安全性和质量。

近期,美国波音公司深陷航空安全风险。据美国联合航空、阿拉斯加航空、拉塔姆航空公司等多家航空公司反馈,波音不同型号飞机接连出现门塞脱落、轮胎脱落、引擎起火、滑出跑道等多起事故。

美国联邦航空管理局(FAA)已对波音公司的飞机生产过程展开审查,并于2月底要求波音公司在90天内制订一项全面的行动计划,以解决其“系统性质量控制问题”。据美国《纽约时报》报道,在FAA对波音公司的89次生产过程审查中,有33次未通过,共发现97起违规事件。此外,美国司法部也就相关事故展开调查并对波音公司进行相关审查。

受审查和自检力度加大的影响,波音公司交付速度明显放缓。目前,美国政府已推迟对737 MAX 7型和737 MAX 10型客机的适飞认证程序。这引发了各航空公司的担忧。

美国航空、美联航、西南航空、阿拉斯加航空等公司均表示,由于波音公司的安全危机持续加深,对其业务审查力度加大,其飞机交付可能出现更多延误,航空公司增加运力的计划将受到影响。据报道,多家航空公司下调了2024年运力预期,并可能相应缩减招聘规模。

分析人士指出,严格的审查导致波音的生产出现不可避免的延误,这一结果让全球航空业受到冲击。不少航空公司此前向波音采购了大量的737 MAX 10系列飞机,这批订单现在积压如山,已无法按时交付。

据报道,美联航、达美航空等部分航空公司已与波音的竞争对手——欧洲飞机制造商空客达成协议,将订购后者生产的飞机,以填补波音留下的缺口。但整体来看,波音积压的订单短时间内仍然很难完全被消化。

少年智则国智 少年富则国富 少年强则国强

关爱未成年人

世界在你眼前, 我们在你身边!

中共江门市委宣传部 江门日报社制作

讲文明 树新风 公益广告