

主笔 王晓莹

停飞检查频现零件松动

1月5日,美国阿拉斯加航空公司的一架波音737 MAX 9型客机在空中突发事故,机舱侧面一处门塞(内嵌式应急门)脱落,由于机舱内瞬间失压,多名乘客的手机随气流吸出舱外,还有乘客的上衣瞬间被吸走,可想而知场面有多么惊险。所幸当时飞机刚起飞不久,处于不到5000米的高度,乘客们还系着安全带。否则,如果飞机达到万米以上的巡航高度,乘客放松安全带或在机舱内走动,很可能会直接被吸出舱外,造成人员伤亡。

门塞相当于堵住紧急出口的一个“塞子”,在一些搭载乘客较少的飞机上,会用门塞代替紧急出口。在飞行过程中,这个孔洞本应被牢牢封闭。而事后调查发现,涉事客机的4个固定门塞的螺栓缺失。这架波音737 MAX 9型客机去年11月才投入使用,飞行145次,完全是一架新机,基本排除了磨损、老化等原因。此外,这架飞机曾在一个月内三次出现自动增压故障灯亮起问题,但尚不清楚这与门塞脱落是否存在关联。

门塞脱落事故发生后仅8天,1月13日,日本全日空航空公司一架波音737-800型客机在飞行途中被发现驾驶舱前方玻璃出现裂痕,飞机随即返回机场。4天后,美国国务卿布林肯在瑞士出席达沃斯世界经济论坛年会后准备乘专机回国时,这架波音737客机在起飞前发生氧气泄漏故障,布林肯不得不换飞机回国。18日,美国阿特拉斯航空公司的一架波音747-8型货机在迈阿密起飞后发动机出现故障,冒出火球,被迫紧急返航。美国联邦航空管理局(FAA)事后对这架飞机进行检查时发现,飞机一个发动机上方“有一个垒球大小的洞”。20日,美国航空公司一架波音757客机在滑行期间,前起落架一个轮子突然脱落滚出跑道。

门塞脱落事故发生后,FAA下令波音737 MAX 9型客机在美国停飞,要求对每架停飞的该型飞机进行彻底的检查和维护程序,成功完成后才有资格恢复运营。随后,全球多国监管机构和航司也宣布停飞该型客机。

美国联合航空公司(美联航)1月8日发表声明说,他们在执行FAA要求的紧急检查时,发现该公司拥有的波音737 MAX 9型客机上也存在与门塞安装有

关的问题,“比如螺栓需要额外拧紧”。阿拉斯加航空公司也在检查中发现,旗下部分波音737 MAX 9型客机存在“零件松动”情况。据统计,波音公司已在全球交付218架737 MAX 9型客机,其中美联航和阿拉斯加航空公司分别拥有79架和65架。

迎合资本追求利润

波音737 MAX系列飞机曾因接连发生两起严重空难而被长期停飞。2018年10月29日,印尼狮子航空公司的一架波音737 MAX 8型客机从雅加达起飞13分钟后失联,随后坠毁在海上,机上189人全部遇难。2019年3月10日,埃塞俄比亚航空公司的一架波音737 MAX 8型客机从亚的斯亚贝巴起飞6分钟后坠毁,机上157人全部遇难。

调查结果显示,波音737 MAX 8型客机存在设计缺陷,波音的生产管理方面存在问题,FAA则对该型飞机的开发和认证负有责任。波音737 MAX系列飞机在全球被禁飞20个月,波音公司大量订单被取消,公司净利润遭遇滑铁卢,股价不到一年蒸发超过25%,全球最大飞机制造商的地位也被欧洲的空中客车(空客)公司抢走。即便波音737 MAX 8型客机复飞后,波音的员工仍对该系列客机没有信心,有人说“绝不会让自己和家人乘坐737 MAX”。

现在看来,波音似乎并没有吸取教训。波音公司重量而不重质的转变可以追溯到20多年前,美国资深记者、作家彼得·罗比森在《盲飞》一书中指出,波音在1997年收购竞争对手麦道公司后,曾经精益求精的工程师文化,被迎合资本、追求利润的导向所取代。

波音对公司管理和研发生产进行压缩和简化,如今的波音像个“组装工厂”,大量零部件生产都被外包,波音公司只承担最终组装工作。这样一来,波音根本无法对大量外包企业进行监督,自然也就无法控制零部件质量,而忽略品控又导致产品竞争力下降。波音公司的一名前质检经理说,该公司以前飞机生产的每个班次会安排大约15名质检员,后来减到每个班次只保留1名质检员。阿拉斯加航空公司首席执行官本·米尼库奇近日在电视采访中表示:“我不只是沮丧和失望。我感到愤怒……我要知道波音打算如何提高内部质量。”

打压报复提问题的员工

1月5日事故中脱落的门塞,

飞行过程中飞机一个内嵌式应急门脱落,螺栓缺失;美国国务卿布林肯的专机出现“严重故障”,不得不换机回国;货机起飞后发动机故障,空中冒出火球……不到半个月,接二连三的大小事故中,涉事飞机都来自同一家公司——波音。这家成立于1916年的全球最大飞机制造商,到底怎么了?

事故漩涡中的波音

由美国势必锐航空系统公司负责制作安装。该公司是波音的主要供应商之一,承担了波音737 MAX系列机型70%的机身零部件生产。而那个脱落的门塞,又被势必锐公司分包给海外厂家生产。有报道指出,势必锐公司涉嫌故意隐瞒质量控制问题,甚至鼓励员工瞒报成品缺陷,并对提出问题的员工打击报复。

波音也存在类似问题。曾在该公司任职7年的前质量控制经理辛西娅·基钦斯说,她曾在波音飞机的线束中发现可能引发火灾或导致短路的金属碎屑。但在她报告问题后,上司却当着工人的面对她严厉斥责,还在业绩评估中惩罚了她。最终,基钦斯在2016年离开波音。

曾在波音公司工作32年的质量经理约翰·巴尼特,在2019年出面曝光了波音公司的质量控制乱象。他说:“波音不再听从员工意见,每次我举手说这里出现问题,他们都会攻击发现问题的人,然后忽视问题。”巴内特说,波音急于让新飞机下线,造成工人工作压力大,组装过程仓促混乱,导致大量有问题的零部件被错误安装到飞机上,“所有由北查尔斯顿(波音飞机制造厂)出厂的客机,没有一架是我敢签字保证它安全适飞的。”但波音公司否认了巴内特的说法,称所有波音飞机都符合最高安全和质量标准。

就连波音737 MAX系列飞机的诞生,也是逐利的产物。当年为了跟空客的新机型竞争,波音公司匆匆推出737 MAX,没有进行足够的测试和验证。有媒体报道称,为了省下培训费用和时间,在波音737 MAX系列飞机交付初期,原波音737飞行员只需在平板电脑上进行1小时左右的培训,就可以执飞新型737 MAX客机。对印尼狮航和埃塞航空两起空难的调查发现,事故的主要原因是波音737 MAX 8型客机的“机动特性增强系统”缺陷,而波音公司在培训时根本没有告知飞行员该系统的存在。

既当运动员又当裁判员

作为监管者,FAA对波音存在的问题难辞其咎。比如,波音737 MAX 8型客机的“机动特性增强系统”,早在该机型研发过程中,波音就暗示该系统不会被经常使用,FAA也没有进行仔细审查。

为了节省经费,FAA自2009年以来将部分本应由监管部门履行的飞机安全认证工作外包给波音等飞机制造商,这意味着

波音长期以来“既当运动员又当裁判员”。在对波音737 MAX系列飞机进行安全认证的初期,FAA将一部分技术评估工作授权给波音,将他们认为更重要的工作留在FAA内部。但后来为了与空客的研发抢时间,FAA不断催促自身安全团队快速完成认证,审核时间不够时,FAA管理层甚至会自行签署文件,或者把审查再次委托给波音公司。

在美国的政治体系中,几乎所有大企业同时也是政界的大金主,波音公司也不例外。作为美国最大出口商之一,波音也是美国军工复合体的一环,早就与美国政治建立起了盘根错节的联系。

有媒体披露,仅2019年2月,波音就向民主党和共和党的机构及参选人捐款超过75.3万美元,该公司的“政治行动委员会”直接向近100名国会议员候选人捐了款,有几名众议员还是众议院拨款委员会或军事委员会的成员。另一项数据显示,2017年到2018年,波音公司的“政治行动委员会”为候选人捐款240万美元,在美国企业中排名第八位。

与此同时,美国一些政府高官曾是波音的前员工或与波音有过交集。特朗普政府期间担任过代理国防部长的帕特里克·沙纳汉,曾在波音工作30多年,领导了商业飞机和导弹防御系统项目,还发表过宣传波音公司、贬低竞争对手的言论,他现在是势必锐公司的首席执行官。在成为国务卿之前,布林肯曾参与创办西部执行战略咨询公司,这家公司的大客户之一就是波音公司。

就连美国总统也成了波音的代言人,美国总统专机“空军一号”就是由波音747客机改造的,曾是波音公司董事会成员的威廉·戴利在克林顿政府时期担任过商务部长,后来在奥巴马政府担任过一年的白宫办公厅主任。特朗普曾允许时任波音首席执行官丹尼斯·米伦伯格旁听他与一位负责美军最大武器计划的空军官员通电话。美国独立新闻网站“杠杆”报道称,2023年前三季度,波音用于游说、“拉关系”的公关费用高达1060万美元,对象涵盖白宫、国务院、国防部等机构。

根据波音的财报,截至2023年第三季度,波音公司总资产1343亿美元,但总负债达1510亿美元。1月23日,波音股价下跌1.6%,自本月5日以来跌幅累计达15%。FAA24日晚宣布,在近期暴露的质量管控问题得到满意解决前,不会同意波音增产737 MAX系列飞机的要求,也不会批准增设生产线。



这是2017年3月7日在美国华盛顿州伦顿拍摄的波音737 MAX 9型飞机。 新华/美联