

◆波音「吹哨人」巴尼特被發現死於座駕內。
網上圖片



波音「吹哨人」作證前離奇死亡

香港文匯報訊 美國飛機生產商波音公司前員工、曾公開質疑波音生產安全問題的「吹哨人」巴尼特，上週六（3月9日）被發現死於座駕內，終年62歲。巴尼特所在的南卡羅來納州當局稱，巴尼特死於「自行造成的槍傷」（self-inflicted gunshot），然而巴尼特的律師表示，巴尼特去世前正處理自己針對波音的訴訟，去世當天是他原定提供證詞的日子。多間外媒報道，在波音因連串飛行事故深陷爭議之際，巴尼特事件或引來更多對波音飛機安全質素的疑慮。

多間美媒引述巴尼特的代表律師諾爾斯的消息，指巴尼特日前為處理訴訟事宜，入住南卡州查爾斯頓市一間酒店。諾爾斯稱，波音辯護律師上週四與巴尼特交流約7小時，他也在上週五與巴尼特溝通，約定上週六上午繼續整理證詞。然而當天上午巴尼特並未接聽電話，「我們要求去酒店看看他，警方稱在他的座駕內發現了遺體。『據稱』（alleged）是他自行開槍。」諾爾斯顯然對巴尼特「自殺」的說法存疑。

任職32年 揭安裝不合格零件

英國廣播公司（BBC）報道，巴尼特曾在波音任職32年，2010年晉升為生產工廠品質經理，負責製造主要用於長途航線的波音787「夢幻」客機，直至2017年退休。2019年，巴尼特向多間傳媒揭露，他在工作中發現波音客機應急氧氣系統問題嚴重，測試故障率達25%，意味多達四分之一的氧氣面罩，可能在緊急情況下無法使用。

巴尼特還披露，他所在的工廠員工因不滿超負荷工作，故意將不合標準的零件安裝到飛機上，部分員工也未遵循追蹤零件安全程序，導致部分不合格零件不知去向。員工們甚至會從廢料箱中取出不合格零件安裝，以免拖延生產進度。巴尼特多次提醒管理層重視安全問題，卻未獲理會。

波音多次否認巴尼特的說法，然而BBC指出，美國聯邦航空管理局（FAA）一份2017年的審查報告中發現，至少53個不合格零件無法追蹤，懷疑在生產線上丟失，要求波音補救。波音2017年也承認，公司發現部分從供應商處收到的氧氣樽沒有正確配置，但否認它們被安裝到飛機上。

退休後控告波音

巴尼特退休後，展開針對波音的長期訴訟，批評波音誣毀他的信譽，稱他指出公司生產安全問題，卻被公司暗中阻礙職業發展，波音已否認指控。

巴尼特的死亡適逢波音多個型號飛機接連發生安全事故，其飛機質素問題引來廣泛擔憂。最近一宗事故正是發生在巴尼特死亡後兩天，智利航企南美航空一架客機飛行期間因「技術問題」劇烈搖晃，造成至少50人受傷，事發航班型號正是波音787-9夢幻客機。

交付延誤或致減少500萬乘客 瑞安向波音索償

香港文匯報訊 英國《金融時報》報道，歐洲大型廉航公司瑞安航空（Ryanair）指出，波音公司的飛機交付延誤情況進一步惡化，迫使瑞安航空下調對乘客數量的預測，並警告今夏將要取消部分航班，為此要求波音作出賠償。

瑞安航空行政總裁奧利里表示，他不確定波音在夏季高峰期將能交付多少架737 Max飛機，指出1月阿拉斯加航空一架客機「甩窗門」後，美國聯邦航空管理局（FAA）已阻止波音擴大737 Max飛機的生產。

奧利里說，「我們與波音就我們是否有權為延遲交付獲得補償進行討論，焦點是生產問題是否構成『可原諒的延誤。』」他表示按照與波音簽訂的合約規定，這些延誤不需承擔賠償責任，「但我們一直認為這情況是不可原諒的，公司的增長一直受限制，因為在這個時間點上，我們真的不知道將獲得多少架飛機，西雅圖（波音的主要生產線）正上演一場鬧劇。」

瑞安航空原本預計到6月將接收57架737 Max 8飛機，用於夏季高峰期的部署，但由於製造問題困擾波音，瑞安航空一直定期下調其估計。奧利

里說，瑞安航空可能會接收40至45架飛機，但也可能少於40架，若到3月底只有40架飛機到達，公司將被迫在3月底宣布「小幅削減時間表」。他表示公司將從每日多班次的航線削減航班，以免對乘客造成干擾。

瑞安航空目前預計，在截至3月份的本財政年度，將合共載運1.83億名乘客，低於原先計劃的1.85億人次。而波音的問題將影響瑞安航空下一財年的乘客數量，料只有接近2億，而非預測的2.05億。



◆瑞安航空要求波音就交付延誤作出賠償。
網上圖片

座駕內中槍亡 「自殺」說法遭律師質疑

香港文匯報訊 波音安全漏洞「吹哨人」巴尼特披露，工廠在生產中會將不合格零件安裝在飛機上。《華爾街日報》進一步指出，波音內部以「非正常流程工作」（traveled work）形容這一做法，即使在組裝中發現有缺陷也不會及時糾正，而是拖延至後續組裝工作中處理，避免延誤生產進度。報道批評稱，生產線的混亂意味波音經常忽略組裝過程的失誤，增加潛在安全風險。

報道引述聯邦航空管理局（FAA）調查人員消息稱，波音的生產線有連串節點，每個節點安裝任務不同，飛機在節點停留的時間不超過24小時。若有零件缺失或不合格，導致工人無法完成指定工作，飛機會被迫在節點停留，拖慢整個安裝速度。因此波音內部習慣採取「先安裝、後檢修」方式，在飛機前往下一節點時，再檢查糾正上一節點的問題。

「甩窗門」飛機維修失誤

然而調查發現，非正常流程工作失誤不斷，例如今年1月的阿拉斯加航空「甩窗門」事故，涉事飛機在事故前數月剛進廠維修，然而工人遵循非正常流程工作管理，即使發現了問題，也沒有及時更換拆裝的艙門上應當組裝的4個關鍵螺栓。飛機完成19天的維修，卻沒有解決安全隱患，最終釀成

波音被揭視液當作工業潤滑劑 酒店門卡檢查艙門密封性

香港文匯報訊 據《紐約時報》援引美國監管部門「聯邦航空管理局」（FAA）的文件顯示，FAA對波音737 Max的生產進行為期6周的審計，發現波音及其一家主要供應商在整個製造過程中存在數十個問題。

近四成審計未過關

今年1月初，阿拉斯加航空一架737 Max 9飛機的窗門脫落，FAA隨後啟動這項調查，範圍涵蓋737 Max的許多部



◆FAA進行的89項產品審計中有33項未過關。
資料圖片

事故。

德路易斯是負責評估波音生產安全的FAA獨立小組成員，他的姊姊格拉齊亞於2019年埃塞俄比亞航空波音737 MAX客機墜機事故中遇難。德路易斯批評「非正常流程工作」為追求效率，加劇安全風險，「員工們被告知安全是生產的重中之重，但他們眼見飛機被推出工廠，維修工作卻還未完成。」



◆阿拉斯加航空「甩窗門」事故，涉事飛機在事故前數月剛進廠維修。
資料圖片

件，包括機翼和各種其他系統。FAA上周宣布審計發現「多宗」波音及供應商Spirit AeroSystems未遵守質量控制的要求，但沒有提供調查結果具體細節。《紐約時報》看到的文稿，對審計發現的情況提供更詳細描述。在針對波音的調查部分，FAA進行了89項產品審計，着眼於生產過程各個方面。報告顯示波音僅通過其中56項，另有33項未過關，合共有97宗涉嫌不合規的個案。

審計員發現的許多問題屬於未遵循「批准的製造過程、程序或指令」的範疇，另有一些問題涉及質量控制文件。調查還涉及波音員工對公司質量控制流程的了解程度，FAA走訪波音6名工程師，對他們的回答進行評分，整體平均得分只有58%。

FAA還對負責生產737 Max機身的Spirit AeroSystems，進行了13項產品審計，其中6項合格，其餘7項不合格。文件顯示在調查過程中，FAA看到Spirit的機械師使用酒店門卡檢查艙門的密封性，該操作「未在生產訂單中確定、記錄或要求」。在另一例子中，該公司的機械師將視液塗抹在門封上，作為安裝過程中的工業潤滑劑，隨後用一塊濕的薄紗棉布清潔門封，報告稱這顯示公司對相關工序沒有明確的規範或指引。Spirit發言人沒有正面回應有關做法是否適當，只表示正審視當局發現的所有問題，以便糾正。

洽購機身供應商 專家：難迅速解決質量問題

香港文匯報訊 美國波音公司的主要機身供應商Spirit AeroSystems，曾是波音的子公司，於2005年被分拆出來。後者目前營運陷入困境，波音稱正洽談收購。有分析師表示，波音一旦成功收購Spirit，加上推遲737 MAX飛機增產計劃，或有助波音管理其供應鏈，但此舉難以迅速解決波音的質量問題。

兩家公司上周表示，正就波音將Spirit重新納入旗下進行談判，業內消息人士稱可能需數周時間才能達成協議。

波音最大工會「國際機械師和航空航工人協會」分區主席雷爾登表示，「我認為波音試圖控制供應鏈的主要部分，這是正確的舉動。」

不會立即帶來品質效益

業內消息人士表示，面對空中巴士公司的競爭，波音需確保737 MAX項目順利推展，認為

波音除了談判收購Spirit外別無選擇。然而摩根大通分析師塞夫曼說，對波音來說，收購陷入困境的Spirit可能有助營運，原因是合併後將獲得更多製造資源，而這宗交易還可能使波音對其供應鏈產生更大影響力，但任何交易都不會立即在品質上帶來效益。

美國諮詢公司AeroDynamic Advisory的供應鏈專家麥克唐納則認為，波音生產屢次出現延誤，削弱了供應商對波音公布的生產率的信心。



◆Spirit營運陷入困境，波音正洽談收購。
網上圖片