

波音推迟提交客机安全“补丁”

美国联邦航空局4月1日说，波音公司今后几周将提交737 MAX系列客机飞行控制系统的升级软件。

波音公司原本打算上周提交升级程序，供联邦航空局审核。这家企业1日说，开发和测试程序需要更多时间。

此前，欧洲航空安全局一份文件显示，这一欧洲联盟航空监管机构几年前就知道波音737 MAX系列客机如果遇到“特殊”状况，飞行员会难以调整机头角度。

两架波音737 MAX 8型客机去年10月和今年3月相继失事，都曾出现那种状况。



3月26日，美国加利福尼亚州维克多维尔，美国西南航空停飞的737 MAX 8飞机。

视觉中国

A 升级待定 预期今后几周收到波音软件升级程序的最终版本

联邦航空局在一份声明中说，这一民用航空监管机构预期今后几周收到波音公司软件升级程序的最终版本；波音“需要时间做额外工作”，“确认并充分处置所有相关事宜”。

声明说，一旦收到程序，联邦航空局将予以“严格”审核。

波音当天晚些时候证实联邦航空局的说法，即它将推迟提交升级程序。波音发言人查尔斯·比克斯告诉媒体记者，这家飞机制造商将以“全面”和“系统”方式开发和测试升级程序，“确保我们花时间把事情办好”。

两名消息人士告诉路透社记者，波音在客机现有控制系统软件中加载升级程序时，出现“集成”方面的问题。就

这一说法，波音没有确认。

近半年内，一架印度尼西亚狮子航空公司和一架埃塞俄比亚航空公司的波音737 MAX 8型客机先后坠毁，合计致死346人，机载防失速系统安全性受到质疑。波音3月表示，将在几周内升级737 MAX系列客机的飞行控制软件。

波音人士先前告诉路透社记者，升级程序将改进防失速系统，包括探测到失速迹象后压低机头的动作只做一次，不会重复；当两个迎角传感器读数差异过大时，防失速系统不会启动。

美国航空公司737客机飞行员罗迪·格思里上周参加波音公司一场情况说明会，会后告诉媒体记者，波音对防失速系统做出“改进”和“平衡”。

B 复飞无期 全球超300架波音737 MAX系列客机被停飞

多家媒体报道，由于两架737 MAX 8客机先后坠毁，波音公司迎来近年来最严重危机之一，承受空难遇难者家属、航空运营商、美国国会议员和全球监管机构的压力。

全球超过300架波音737 MAX 8型和9型客机处于停飞状态。美联社报道，737 MAX系列客机恢复飞行，不仅需要获得联邦航空局的许可，同时需要通过全球多个国家的安全审核。

包括美国和欧洲联盟在内，一些国家和地区组织发出禁飞令，即波音737 MAX客机不得进入这些国家和地区的空域。

联邦航空局4月1日在声明中说，在这一机构认可波音的软件升级程序以前，不会批准在737 MAX系列客机上安装这些程序。

美联社报道，这意味着737 MAX系列客机的停飞时间可能超过预期。

一名分析师告诉路透社记者，讨论737 MAX系列客机的复飞时间为时过早；除了美国，其他国家监管机构的态度同样是决定客机能否复飞的主要因素之一。

美国方面，美国西南航空公司、美国航空公司和美国联合航空公司遵照联邦航空局的指令，停飞共计91架737 MAX系列客机。美国航空公司先前预期4月底复飞客机，1日说已经知道复飞时间可能推迟；西南航空公司和联合航空公司1日将客机预期复飞时间分别推迟至5月和6月。

这三家航空运营商分别承诺，将协调和重新制订飞行计划，努力确保乘客不受航班取消的影响。

据新华社



3月14日，埃塞俄比亚比绍夫图，埃航空难遇难者家属在坠机现场痛哭哀悼。

视觉中国

新闻透视

预计最早本周发布埃塞航空空难初步调查报告

美国《华尔街日报》4月1日报道称，自印尼狮航坠机事故发生后的5个月，对于是否升级737 MAX系列客机飞行控制系统，波音公司一直举棋不定，行动缓慢。在两起事故发生之间，他们所做的则是将责任推给外国飞行员，以及和监管机构不停地“拌嘴”，讨价还价。

美国航空业 过度依赖以美国为中心的观点

在两起坠机事故之间的近5个月里，波音公司内部作何反应目前仍不得而知。最近美国国会的证词，包括对高管、监管机构和其他人的采访说明，美国航空业在如何处理安全问题上过度依赖于以美国为中心的观点，且往往对海外飞行员的想法不屑一顾。

据知情人士透露，在印尼狮航坠机事故发生后，波音公司一名高管对一群美国飞行员称，他们不会遇到类似的问题，因为他们比其他国家的飞行员们训练得要更好。

波音公司称，自去年11月以来，工程师一直在研究一款软件补丁，但波音公司和监管机构对于波音737 MAX系列客机在运营上一系列的分歧阻碍了相关进展。这个补丁到现在依旧没有准备就位，可能数周内都不会准备好。

据路透社报道，有消息人士透露，埃塞俄比亚原计划于4月1日发布的“埃塞航空坠机事故”初步调查报告被推迟。该消息人士透露，该报告预计最早本周内将发布。

印尼狮航坠机事故后 波音仍推销737 MAX系列客机

这场危机，还让波音公司的一大

弱点越发清晰：这家以芝加哥为本部的飞机制造商，对渴望乘飞机出行的新兴市场业务越来越依赖，它必须将重点放在安全保障上，这不仅是指针对美国的航空者们，飞机上安装有自动驾驶系统、世界各地相对缺乏经验的新飞行员们如何安全地驾驶同样也应该是它必须关注的重点。

在两起事故发生前，波音一位资深高管曾在一次采访中讲述了公司的想法，当时他谈及了许多经验不足的飞行员的出现，以及“你需要一些东西来帮助他们管理（操纵飞机的）复杂性，以维持我们的良好安全记录。”

对于这款畅销的飞机，波音公司一直强调其安全性。即便是在印尼狮航飞机坠毁后，波音和美国联邦航空局都表示，737 MAX系列客机非常安全，只要飞行员精确按照他们训练时所教导的紧急处置措施即可。对此，美国的航空公司和飞行员工会等，也都一再为该机型的安全性以及他们可以安全执飞该飞行做担保。去年11月，在调查人员公布了初步调查结果后，波音公司发布了一篇长文做回应，里面将人们的注意力引向飞机可能缺乏足够维修保养，以及飞行员处置失误等问题上。

对此，印尼狮航表示非常失望，并表示有可能取消其剩余的737 MAX系列客机订单。“我对波音公司的行事方式非常失望，”狮航联合创始人Rusdi Kirana当时在采访中说。

尽管印尼狮航坠机，波音仍在公开推销其737 MAX系列客机，在印尼狮航坠机后到今年3月全球多地停飞737 MAX系列客机前，波音公司总共交付125架737 MAX系列客机。

据《成都商报》

相关链接

新加坡停飞两架波音787-10客机

新加坡航空公司4月2日发表声明说，因飞机发动机问题停飞旗下两架波音787-10客机，该航空公司部分航班将因此受到影响。

据当地媒体报道，新加坡航空公司去年成为全球首家投入运营波音787-10客机的航空公司，目前拥有9架该型号客机。

声明说，这些波音787-10客机采用的是由英国罗尔斯·罗伊斯公司制造的Trent 1000 TEN发动机。新加

坡航空公司在近期例行检查中发现，部分发动机叶片出现“过早退化”问题。“在等待更换发动机期间，两架波音787-10客机暂时停止服务。”

声明说，新加坡航空公司已与罗尔斯·罗伊斯公司进行了磋商，对该航空公司所拥有的所有787-10客机的发动机进行了检查，新加坡航空公司旗下廉价航空公司酷航所拥有的波音787-9客机的发动机检查工作也在本月3日完成。

据新华社