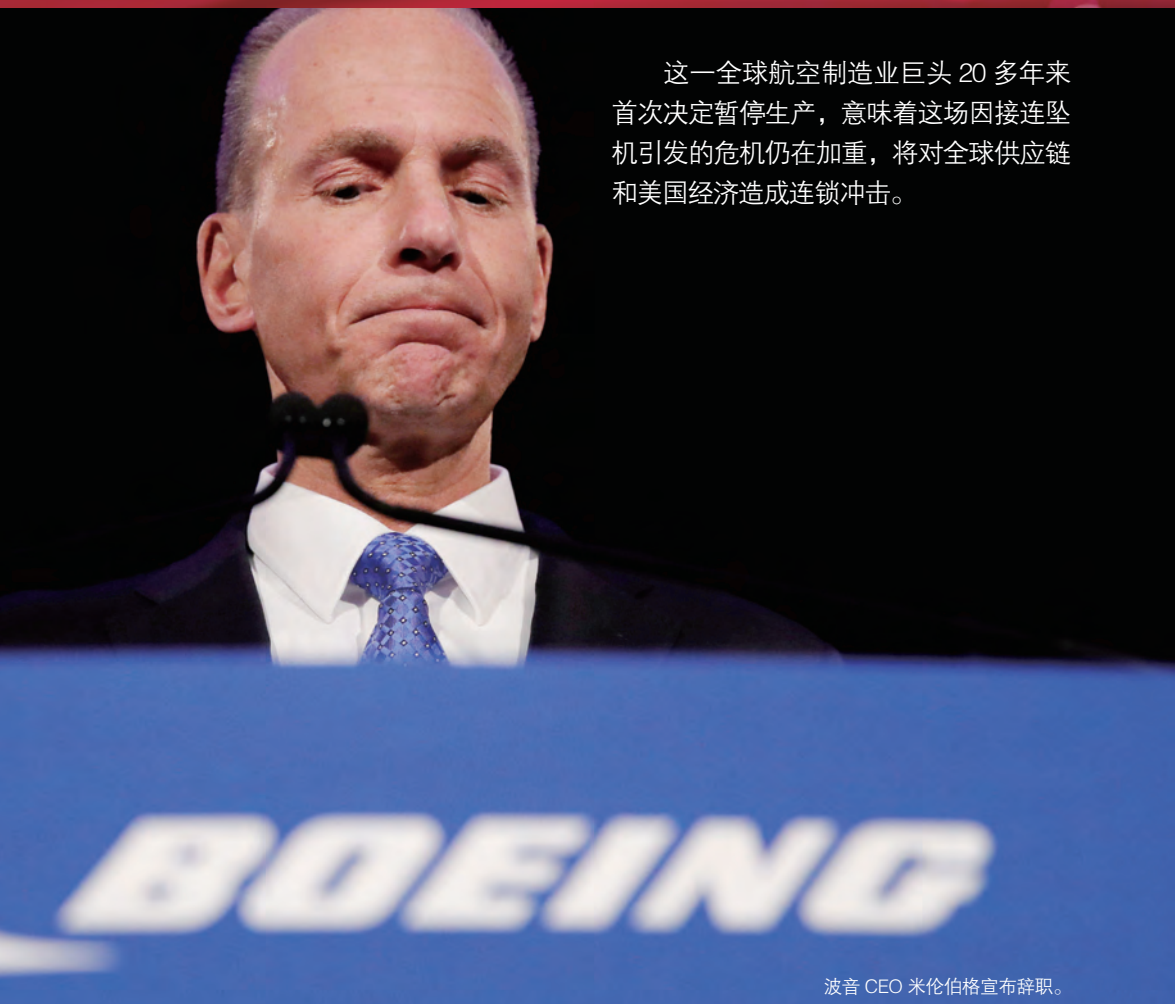


波音这一年，要多霉有多霉

□ 记者 刘朝晖



这一全球航空制造业巨头 20 多年来首次决定暂停生产，意味着这场因接连坠机引发的危机仍在加重，将对全球供应链和美国经济造成连锁冲击。

波音 CEO 米伦伯格宣布辞职。

米伦伯格在2019年圣诞平安夜到来的前一天终于滚蛋了，这个全球最大航空航天制造企业的首席执行官，在外界舆论的一片声讨指责声中硬扛了大半年，但最终被忍无可忍的波音董事会“炒鱿鱼”。

而就在此前一天，波音为美国宇航局设计的新型太空舱 Starline 居然因为计时器错误这种低级问题，没有足够燃料推动至正确轨道，最终与国际空间站对接失败，不得不提前返回地球。

此前一周，波音宣布，在全球已经“臭名昭著”的 737 MAX 机型将于 2020 年 1 月份正式停产。在 2019 年最后的一个月内发生的这一切，仿佛是波音公司这一年大行霉运，陷入重重危机的最好注脚。

737 MAX 空难遭全球停飞

波音的危机，始于其最新机型 737MAX 在半年内连续发

生的两起空难。

2018 年 10 月 29 日，印度尼西亚狮航一架波音 737 MAX8 客机，在起飞后不久坠海，机上 189 人无人幸免。很快就有迹象表明，为了防止飞机进入失速状态的安全系统 MCAS 发生故障很可能就是导致这起事故的主要原因，而失事飞机上的安全装置其实早在前一天就已经出现了问题。

2019 年 3 月 10 日，埃塞俄比亚航空公司一架波音 737 MAX8 客机，在起飞 6 分钟后坠毁，机上 157 人全部罹难。调查显示，这次还是波音公司的安全软件系统 MCAS 闯下的大祸。

导致 346 人丧生的两起血淋淋的空难，暴露了波音 737MAX 机型安全设计上的极大漏洞与隐患。随后，全球所有同系列客机被下令停飞，波音更面临来自各国监管部门的调查。

有证据显示，在狮航空难之后，波音内部及美国联邦航空管理局 FAA 对 MCAS 可能导致的灾难有着充分的认知，但并没有宣布停飞，原本预计 2019 年 1 月拿出来的 MCAS 升级补丁也迟迟未出现，风险提示更是避重就轻。种种不作为导致第