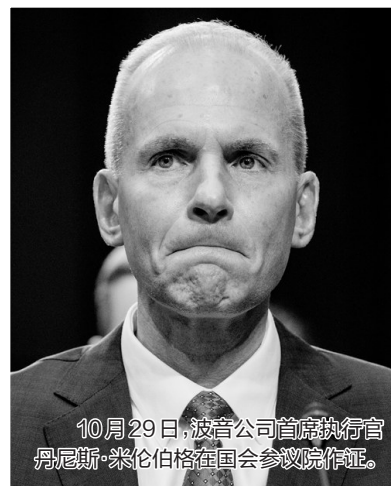


坏消息不断 波音换帅

在接连遭遇波音737MAX飞机暂停生产、美国联邦航空管理局公开斥责、公司评级被下调和“星际客机”飞船试飞失利等不利事件后，波音公司在23日宣布对管理层大幅调整。

现任首席执行官丹尼斯·米伦伯格辞任首席执行官和董事会董事，现任董事会主席戴维·卡尔霍恩将于2020年1月13日起担任首席执行官职位，现任首席财务官格雷格·史密斯在过渡期临时担任首席执行官。

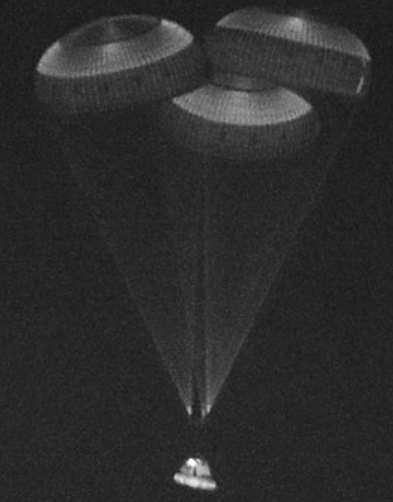


10月29日，波音公司首席执行官丹尼斯·米伦伯格在国会参议院作证。



12月22日，在美国新墨西哥州白沙导弹靶场，工作人员为“星际客机”飞船载人舱套上一座防护帐篷。

“星际客机”提前返回



12月22日，在美国新墨西哥州白沙导弹靶场，“星际客机”飞船载人舱打开降落伞降落。

美国波音公司的“星际客机”飞船22日返回地球，在美国新墨西哥州的白沙导弹靶场着陆。由于“星际客机”与火箭分离后未进入预定轨道，因此取消原定前往国际空间站的计划而提前返航。

美国东部时间22日7时58分(北京时间22日20时58分)，飞船载人舱在白沙导弹靶场着陆。美国航天局直播画面显示，着陆前的半个多小时内，飞船先后完成离轨点火、与服务舱分离、进入大气层、打开降落伞、抛弃隔热罩和打开着陆缓冲垫等操作。

搭载着一个假人的“星际客机”20日搭乘美国联合发射联盟公司“宇宙神5”型运载火箭从佛罗里达州卡纳维拉尔角空军基地升空。发射约1个小时后，美国航天局发表声明说，“星际客机”未进入预定轨道。

“星际客机”由波音公司与美国航天局商业载人计划项目组共同开发。此次试飞是“星际客机”首次不载人试飞，原计划21日与国际空间站对接并于28日返回地球。

新闻分析

“星际客机”因何试飞失利

美国东部时间20日6时36分(北京时间20日19时36分)，“星际客机”搭乘美国联合发射联盟公司“宇宙神5”型运载火箭从佛罗里达州卡纳维拉尔角空军基地升空。发射大约15分钟后，飞船与火箭正常分离。发射约1个小时后，美国航天局发表声明说，飞船未进入预定轨道。随后，飞船取消原定前往空间站的计划，预计将在22日返回地球。

尽管确切原因尚无法确定，但初步分析显示，问题可能出在飞船的机载计时器上。美航天局局长吉姆·布里登斯廷在社交媒体上表示，“星际客机”出现“任务耗用时间”异常，飞船错误地以为已经进行了实际上并未发生的入轨点火，耗用了更多燃料，因此无法继续前往空间站。

在20日举行的新闻发布会上，布里登斯廷将问题形容为“自动化系

统”出错。如果舱内有宇航员手动干预，飞船有望回到正常轨道。

这一问题听起来似曾相识，波音737MAX系列飞机的问题就出在自动防失速的“机动特性增强系统”，但波音公司负责航天发射的高管吉姆·奇尔顿在21日的新闻发布会上说，计时器错误“看起来并非系统性的软件问题”。

尽管航天探索出现问题很正常，正如布里登斯廷所说“这就是测试的目的”，但从中也可看出，老牌波音公司标榜的技术稳定性并不完全可靠。奇尔顿说，出现异常后，地面飞控人员试图使用跟踪和数据中继卫星系统向飞船发送备份命令，但当时飞船处于两颗卫星中间，未能成功联系。这表明地面飞控人员无法对飞船实现“无缝控制”，补救措施受限。

商业载人航天计划如何推进

2011年美国航天飞机退役后，美国运送宇航员往返空间站全部“仰仗”俄罗斯飞船。截至2019年7月，美航天局已购买了70个俄罗斯“联盟号”座位，花费39亿美元。为改变这一尴尬局面，美国大力发展商业载人航天。2014年，太空探索技术公司和波音公司从美国航天局获得总计68亿美元的合作，分别建造载人版“龙”飞船和“星际客机”载人飞船。

两家公司开发进度均多次推迟，使美航天局在过去两年中多购买了超过10张俄罗斯“船票”。目前载人版“龙”飞船已于今年3月先行完成不载人首飞，而落后的波音原本计划与太空探索技术公司同步，在2020年进行载人飞行，将美国宇航员送入空间站。“星际客机”的开发过程一波三

折。在11月4日进行的一次发射台逃逸测试中，3个降落伞中有一个未能按时打开，尽管美航天局称这不影响宇航员从飞船中逃生并安全着陆的能力。

美航天局将航天任务“外包”给商业公司的做法旨在节省开发资金，可两家合同商获得的资金支持并不均等，其中波音拿了大头。今年11月，美航天局发布的一份审计报告显示，波音从美航天局获得了额外的资金，远超其合同约定；“星际客机”的单个座位价格高达9000万美元，比俄罗斯“联盟号”8100万美元的要价还高，而载人版“龙”飞船仅为5500万美元。

太空探索技术公司创始人埃隆·马斯克在推特上说，波音公司为同样的事情得到了更多回报，这是不公平的。

波音换帅能否脱困

美国波音公司23日宣布解除首席执行官(CEO)丹尼斯·米伦伯格职务，由董事会主席戴维·卡尔霍恩继任。美国媒体对米伦伯格的质疑与猜测终于告一段落。

回顾米伦伯格这一年，挑战可谓艰巨：737MAX系列客机第二次失事，遭遇停飞后复飞预期一再推迟，企业“安全文化”和监管标准饱受质疑。但米伦伯格的位置“稳如泰山”，两起空难后仅去职董事长，继续领取丰厚薪水。

一些美国媒体质疑，即使犯下的错误远没有波音严重，不少企业的负责人也会主动辞职或遭辞退。米伦伯格看似“不倒翁”，能规避重大问题追责且多次获得董事会公开力挺。

米伦伯格10月接受国会质询，坚称“面对挑战不应当逃兵”，而要勇于改正错误，解决问题。

只是，改正错误的期限变得遥远。737MAX系列客机短期复飞无望，被迫停产；“星际客机”飞船不载人首飞任务失败告终，再让投资者失望。

美国国会听证会呈现更多证据之前，波音一直就企业制度缺陷推诿责任；它曾寄希望借助新项目成功迅速恢复形象，但幻想最终破灭。

一系列危机应对，没有带来形象及时“止损”和扭转舆论的机会，反而令波音在时间推移中陷得更深。

即使换帅，波音也未能完全消除疑虑。业界认为，由长期在董事会工作的卡尔霍恩继任CEO，很难让人感受到波音打造全新形象和全面实施变革的决心，能否挽回监管部门、消费者和股东信心，仍是未知数。(综合新华社稿)