

INFORME DEL CONGRESO DE LOS EE.UU.: BOEING ANTEPONE LOS BENEFICIOS A LA VIDA HUMANA | POR RAINER RUPP

Posted on 18. September 2020

Un comentario de Rainer Rupp.

El programa de aviones Boeing 737-MAX es un ejemplo de la ley básica capitalista: "El beneficio es más importante que la vida humana". Esta es la base sobre la que funcionan no sólo las corporaciones de EE.UU., sino toda la comunidad sin valor del Occidente neoliberal. El programa del Boeing 737-MAX es un ejemplo perfecto, porque la conexión entre más beneficios corporativos para los accionistas por un lado y más gente muerta por otro lado se descubre y se acusa en un informe de investigación de gran actualidad del Congreso de los EE.UU. sin florituras ni eufemismos.

Tras dos accidentes del avión de pasajeros 737-Max de reciente desarrollo -el primero en Indonesia en octubre de 2018 y el segundo en Etiopía en marzo de 2019- el Grupo Boing se propuso hace casi exactamente un año, el 24 de septiembre de 2019, con una prisa sin precedentes, poner en marcha un programa de indemnización para las familias de los 346 fallecidos. Según Boeing, cada víctima debía recibir unos 144.500 dólares. Esa es la cantidad que debe pagarse en caso de accidentes de los que Boeing no es responsable. En caso de negligencia comprobada o incluso de negligencia grave, no existe un límite máximo para la indemnización de las víctimas en los tribunales de los Estados Unidos.

A más tardar, el hecho de que el Grupo Boeing se preparara tan rápidamente para gastar un total de 100 millones de dólares para compensar los daños causados por los dos accidentes debería haber hecho sospechar a todos los que todavía creían en la integridad y la buena reputación del Grupo Boeing. Después de todo, como en el caso de las compañías de seguros, es una práctica común en esta industria pagar los daños sólo después de años de litigios dirigidos por abogados estrella y sólo cuando el tribunal no deja otra salida.

Como muestra el informe del congreso publicado el pasado miércoles, la dirección de Boeing era consciente de que habían aceptado la muerte de cientos de pasajeros por puros cálculos de beneficio por sus omisiones de ahorro en el desarrollo y certificación del 737-Max. Con el pago único y rápido, la dirección de Boeing obviamente quería resolver el problema sin grandes investigaciones. Y casi lo lograron, porque incluso después del accidente del 737-Max de Etiopía, la Administración Federal de Aviación de EE.UU. (FAA)

continuó clasificando la aeronave como segura. La forma en que se logró esto también es evidente en el informe del Congreso, según el cual la alta dirección de la FAA se intercala con antiguos ejecutivos de Boeing.

El informe de la investigación no sólo revela las catastróficas condiciones técnicas de Boeing, sino que también arroja luz sobre la depravación moral de las grandes empresas y la arraigada corrupción entre las corporaciones y los reguladores gubernamentales. Desafortunadamente, esto es típico no sólo de la industria de la aviación, sino ahora de todos los sectores industriales, desde BIG-Pharma hasta la industria alimentaria. Porque cuando se trata de maximizar los beneficios para Wall Street o la Bolsa de Frankfurt, la salud y la vida de la gente hace tiempo que se han convertido en masas de malabaristas para las corporaciones.

Con este telón de fondo, el implacable informe de la investigación del Congreso de los EE.UU. es una sensación. Fue presentado al público en Washington el miércoles pasado (16 de septiembre de 2020) por Peter DeFazio, Presidente del Comité de Transporte e Infraestructura de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos (miembro del Partido Demócrata) y Rick Larsen, Presidente del Subcomité de Aviación (también miembro del Partido Demócrata). En el comunicado de prensa adjunto, una sorprendente introducción al tema es: "Los accidentes del MAX fueron... una horrible culminación de una serie de suposiciones técnicas erróneas de los ingenieros de Boeing, una falta de transparencia por parte de la dirección de Boeing y una supervisión sumamente inadecuada por parte de la FAA.

En los últimos meses, han aparecido correos electrónicos en los que los ingenieros de Boeing han criticado las condiciones y la presión del tiempo bajo las que se realizó el diseño técnico del 737-MAX como una de las más severas imaginables. En un correo electrónico, un ingeniero enojado incluso se quejó de que "el avión fue diseñado por payasos que recibían órdenes de los monos".

En el informe del congreso de 238 páginas ahora disponible, los investigadores han clasificado los muchos errores en cinco áreas problemáticas específicas y enumerado en detalle los errores que Boeing y la FAA cometieron - a propósito - durante el proceso de certificación.

Según el informe, no fueron los problemas desconocidos, sino la interacción de los problemas conocidos los que llevaron a los accidentes mortales. Esto ya había llevado a las autoridades de control del tráfico aéreo de todo el mundo a emitir la prohibición de despegue del 737-Max en marzo de 2019, aunque en ese momento la FAA de los EE.UU., a pesar de tener un mejor conocimiento, había tratado de asegurar al mundo que no había "nada especial que ver" en los accidentes y que todo debía continuar como de costumbre.

Aquí hay un breve resumen de las 5 áreas problemáticas identificadas por los dos comités del Congreso, cito

"La presión de la producción... ..ha puesto en peligro la seguridad de los pasajeros. Boeing y el programa 737-MAX estaban bajo una enorme presión financiera para competir con el nuevo avión A320neo de Airbus. Entre otras cosas, esta presión ha llevado a extensos esfuerzos para reducir los costos, cumplir con el programa del 737-MAX y evitar una desaceleración de la línea de producción del 737-MAX".

"Supuestos de diseño y rendimiento incorrectos. Boeing hizo suposiciones fundamentalmente erróneas sobre las tecnologías críticas en el 737-MAX, en particular con el nuevo software MCAS diseñado para empujar automáticamente el morro de la aeronave en determinadas condiciones. Boeing también esperaba que los pilotos, la mayoría de los cuales no sabían que el MCAS estaba instalado en sus aviones, fueran capaces de corregir posibles fallos de funcionamiento.

Cultura del Disfraz. Boeing retuvo información importante de la FAA, sus clientes y los pilotos del 737-MAX, incluyendo datos de pruebas internas que mostraban que un piloto de pruebas de Boeing tardó más de 10 segundos en diagnosticar y responder a una activación del MCAS no ordenada en un simulador de vuelo. Esta condición fue descrita por el piloto (de prueba) como "catastrófica". Las directrices de la FAA de los EE.UU. asumen que los pilotos pueden diagnosticar y corregir correctamente tales eventos en cuatro segundos.

"Representación de conflictos". La actual estructura de supervisión de la FAA con respecto a Boeing

conduce a conflictos de intereses inherentes que amenazan la seguridad de los pasajeros y del personal de vuelo. El informe documenta varios casos en los que los empleados de Boeing que fueron autorizados a realizar trabajos en nombre de la FAA no alertaron a la FAA sobre posibles problemas de seguridad y/o certificación".

"La influencia de Boeing en la estructura de supervisión de la FAA. Varios funcionarios de la FAA que ascendieron de las filas de la FAA han documentado ejemplos en los que la dirección de la FAA, a instancias de Boeing, anuló una disposición de los propios expertos técnicos de la FAA. Estos ejemplos son coherentes con las conclusiones de una reciente encuesta sobre la "cultura de la seguridad" de los empleados de la FAA, que mostró que muchos empleados de la FAA creen que los ejecutivos de las empresas están más interesados en lograr sus objetivos comerciales y no se les hace responsables de las decisiones relacionadas con la seguridad".

Todas estas deficiencias finalmente condujeron a (cito): "muertes evitables" de 346 pasajeros. Boeing rechazó repetidamente las advertencias y quejas de los empleados en relación con el "Sistema de Aumento de Características de Maniobra, MCAS". El software del MCAS fue desarrollado como parte de un rediseño del interior del avión para crear más asientos para los pasajeros. Uno de los defectos era que el MCAS dependía de un solo sensor que tendía a transmitir información incorrecta.

¿Por qué Boeing necesitaba el MCAS? El NYT explicó esto de la siguiente manera: Como los motores del Max eran más grandes y más altos que en la versión anterior, existía el riesgo de que, en determinadas circunstancias, el morro del avión fuera empujado demasiado hacia arriba, en una "posición de pérdida", en la que se cortaría la sustentación y el avión se estrellaría hacia atrás o hacia los lados.

El MCAS fue desarrollado para empujar la nariz de la aeronave hacia abajo de nuevo en tal caso, ajustando automáticamente el elevador en el extremo de la aeronave. Ahora ha resultado que en ambas caídas del 737-Max el software del MCAS había sido activado por un sensor de bloqueo que estaba defectuoso en ambos casos. Este sensor informó al sistema que la aeronave estaba subiendo demasiado, aunque estaba en una actitud de vuelo normal. Debido a la falsa señal del sensor, el MCAS reaccionó y empujó la nariz del

avión hacia abajo repetidamente hasta que el avión fue finalmente forzado a una inmersión mortal.

Para ahorrar dinero, Boeing había decidido no instalar sensores de control adicionales para comprobar la "posición de parada". Como resultado, este sistema MCAS, que es extremadamente importante para la seguridad del vuelo, fue controlado por un solo sensor, el cual demostró repetidamente ser defectuoso y por lo tanto fatal. Esto se debió a que los pilotos no entrenados en el MCAS no entendían lo que le pasaba a la aeronave y no podían recordar el accidente.

Lo que suena a locura asesina fue el método según el informe del congreso. Muestra que Boeing presionó con éxito a la agencia reguladora de la FAA para que el nuevo software del MCAS no fuera clasificado como "crítico para la seguridad". Esto significa que Boeing ha sido liberado de la obligación de educar a los pilotos sobre el funcionamiento del MCAS y de entrenarlos en un simulador a un alto costo. Antes de los dos accidentes del 737-Max, los pilotos ni siquiera sabían que el software del MCAS estaba disponible en sus aviones.

Además, Boeing ocultó deliberadamente los datos de las pruebas que mostraban que los resultados eran "catastróficos" porque un piloto tardaba más de 10 segundos en darse cuenta de que el MCAS había sido encendido inadvertidamente. Sólo cuando el sistema MCAS se apagó, el piloto pudo corregir manualmente la actitud de vuelo. Boeing sabía todo esto antes de que los dos aviones se estrellaran y la compañía aún no hizo nada. Boeing también ocultó deliberadamente advertencias erróneas que habrían advertido a los pilotos de problemas con el sensor utilizado para activar el MCAS.

Una de las decisiones más escandalosas tomadas por la dirección de la empresa Boeing fue el rechazo deliberado de la demanda de que los pilotos del 737-Max recibieran formación en simulador con el software MCAS para poder volar la aeronave aunque el sensor diera un mensaje de error. De nuevo, el motivo fue el ahorro de costes, porque si los pilotos tenían que ser reentrenados, Boeing habría tenido que pagar parte de los costes.

En una declaración, el presidente del comité DeFazio acusó a Boeing de poner los intereses de las ganancias antes que la vida de la gente bajo la presión de Wall Street. Dijo literalmente:

"Nuestro informe contiene revelaciones inquietantes sobre cómo Boeing - bajo la presión de competir con Airbus y obtener beneficios para Wall Street - escapó al escrutinio de la FAA, retuvo información crítica de los pilotos y finalmente puso los aviones en servicio, matando a 346 personas inocentes. Lo que te hace particularmente enojar es cómo Boeing y la FAA jugaron con la seguridad pública durante el período crítico entre los dos choques".

El informe del Congreso llega en un momento en que los reguladores de EE.UU. están a punto de levantar la orden de puesta a tierra del 737-Max. Se espera que la aeronave vuelva a estar en servicio antes de fin de año. Sin embargo, Boeing no ha recibido ni un solo pedido del 737-MAX este año hasta hace poco. Sólo la pequeña aerolínea polaca de chárter "Enter Air" hizo un pequeño pedido hace unas semanas. El 737-MAX está ahora tan fuertemente asociado con connotaciones negativas que el grupo está supuestamente trabajando tácitamente en un cambio de marca, o renombramiento de la aeronave.

A pesar de las maquinaciones criminales de los líderes de Boeing, el grupo ha logrado recaudar 25.000 millones de dólares en préstamos baratos en los mercados financieros este año. Los dirigentes de Boeing habían renunciado arrogantemente a la ayuda de la corona estatal en un ataque de megalomanía, para luego exigir 17 mil millones de dólares al gobierno de Washington, que había proporcionado 60 mil millones de dólares para la industria de la aviación en su conjunto. Desde entonces, el precio de las acciones de Boeing casi se ha duplicado, pasando de 89 dólares a mediados de marzo de este año a más de 166 dólares en la actualidad. A principios de 2019, un certificado de acciones de Boeing todavía costaba poco menos de 450 dólares.

+++

Gracias al autor por el derecho a publicar el artículo.

+++

Fuente de la imagen: [Wirestock Images](#) / shutterstock

+++

El KenFM se esfuerza por conseguir un amplio espectro de opiniones. Los artículos de opinión y las

contribuciones de los invitados no tienen por qué reflejar las opiniones de la redacción.

+++

¿Te gusta nuestro programa? Información sobre otras posibilidades de apoyo aquí:

<https://kenfm.de/support/kenfm-unterstuetzen/>

+++

Ahora también puedes apoyarnos con Bitcoins.



Dirección de BitCoin: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK