

## CONFIANZA ROTA: LOS PROBLEMAS DE BOEING

DIARIO DE AVISOS

19/03/2019 - Por Pilar Vera Palmes. En 2012 me invitaron a participar con unas palabras en el libro Segundos para el desastre, escrito al alimón por el periodista y especialista en el campo de la simulación de vuelo comercial Glenn Meade y Ray Ronan, comandante de A-320 y periodista. Me explicaron de qué iba y no dudé ni un segundo en aceptar. En la portada *Todos, volemos o no, deberíamos leerlo*, junto a una significativa cremallera en la boca de un rostro sin identificar y un dedo exigiendo silencio, parecen hoy el símbolo de un trágico presagio. Ese libro me impactó considerablemente porque desde 2009 habíamos chocado una y otra vez con el muro inexpugnable de Boeing que se negó a contestar los requerimientos del titular del juzgado Nº 11 de Madrid, que investigaba las responsabilidades penales sobre el siniestro del JK5022 a instancias de la AVJK5022: si lo hubiera hecho probablemente el giro hacia el olvido judicial que tomó esta tragedia no se hubiera producido. Pero también porque pone al descubierto en sus 18 capítulos condensados en 146 páginas, las cloacas de la industria y de las aerolíneas en el transporte aéreo.

Preocupada, compré unos ejemplares y los hice llegar a varios ministros del Gobierno. Ni siquiera me acusaron recibo. Gestionar el transporte aéreo, el turismo o la Administración del Estado debía ser incompatible con leer los agujeros que presenta el sistema del transporte aéreo a nivel mundial pero con especial relevancia en España, pues escasamente 4 años antes, el MD-82 del Vuelo JK5022 de Spanair se había estrellado en el Aeropuerto de Madrid-Barajas provocando 154 muertes y lesiones en 18 supervivientes y el capítulo 12 de ese libro titulado La historia se repite: cuando no se aprende de los errores está dedicado a analizar las causas de esta catástrofe. Contundente es leer como entrada: “El verdadero y único error es aquel del que no aprendemos nada”, John Powell. Y en esa situación seguimos en España.

Y es terrible releer ahora, casi 6 años después, que el capítulo 11 está dedicado a Los problemas de BOEING: confianza rota, que es como he titulado este artículo y en concreto hablan del Modelo Boeing-737-NG. Para comprender el alcance de ese testimonio escrito basta con leer lo que encierran sus páginas. Textualmente el libro dice: “El Boieng-737 NG (Next Generation) fue presentado a la FAA (Aviación Civil Norteamericana) como una aeronave diseñada y construida por máquinas robotizadas, los componentes producidos se ensamblarían tan perfectamente que no habría ningún hueco entre las partes de la estructura que suelen requerir masilla; sin agujeros taladrados manualmente que reduzcan la fortaleza de la estructura. El metal sería cortado por unas máquinas robotizadas y herramientas extremadamente caras, creando así una aeronave con mayores tolerancias, elevada solidez y todo ello, con un menor peso.” Boeing ponía en marcha -basado en los estrictos controles de las herramientas de alta precisión que usaría y en los planes que presentó a la FAA para la aprobación de la aeronave - los avances tecnológicos que permitirían al 737-NG transportar más, volar más alto y al hacer eso, resistir mayores tensiones. Sin embargo, las aeronaves que salieron de la línea de producción no estaban construidas con los mismos estándares que el prototipo original y en desacuerdo al sistema aprobado de fabricación. Y esto ocurrió no con partes irrelevantes, sino con las piezas que componen la aeronave -Elementos Estructurales Primarios o PSE’s (Primary Structural Elements)- y lo que sigue a continuación es un extracto del manual de reparación del Boeing 737: Peligro: la avería de un PSE’S puede originar un fallo catastrófico de la aeronave. Esas piezas defectuosas y otras no aprobadas, fueron hechas para Boeing por un fabricante llamado AHF-Ducommun. Pero 2 empleados de Boeing (Prewit y Smith) tuvieron que elegir dónde situar su lealtad : con la seguridad de los pasajeros/público o con la compañía que les contrató.

Para entonces ya eran 300 aeronaves las que estaban volando en el mundo y dejarlas en tierra podrían suponer la ruina financiera del gigante americano. A pesar de las advertencias de acciones legales desde Boeing, ambos se dirigieron al Departamento de Justicia que les prometió protección ante la gravedad de la información y ordenaron investigar a la FAA que se limitó a anotar la dirección del proveedor AHF que encontró en su página web. Una investigación criminal del Departamento de Defensa dictaminó que existían piezas no ajustadas a los estándares y que el ajuste forzado en la planta de Boeing podía causar problemas, pero todo quedó en nada, porque el Departamento de Justicia se retractó y ordenó parar cualquier investigación sobre el tema. Ni que decir tiene que ambos empleados fueron despedidos fulminantemente en cuanto Boeing averiguó sus nombres y que no fueron protegidos, tal y como se les había prometido. Aun con

eso, las aeronaves siguieron saliendo de la línea de producción, volando y transportando pasajeros y tripulaciones a mayores altitudes con mayores pesos, pero también produciéndose siniestros en 2009, 2010, etc... La todavía joven aeronave B-737-NG estaba sufriendo fatiga, grietas y fallos estructurales después de tan sólo 8 años de sus 30 años de vida de promedio...”.

En el año 2011, la FAA emitió una directiva para que se hicieran revisiones de emergencia a 175 aviones de los modelos 737 más antiguos, después de que un agujero de casi dos metros se abriera súbitamente en el techo de la cabina de pasajeros del Vuelo 812 de Southwest Airlines Phoenix-Sacramento. Afortunadamente el avión pudo aterrizar de emergencia en Yuma y sólo hubo dos heridos leves. Dos años antes le había ocurrido algo parecido al vuelo 2294 de la misma compañía, que también tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia tras la aparición por sorpresa de un agujero del tamaño de un balón de fútbol en su fuselaje. En un ejercicio de manipulación informativa muy parecido al que he podido observar en esta década al frente de la AVJK5022, Boeing afirmó entonces que los nuevos tipos del 737 (las series 600, 700, 800 y 900) tenían un fuselaje muy distinto al de esos 175 modelos 737 más antiguos, y por tanto no necesitaban ser sometidos a dichas revisiones de emergencia. Posteriormente, en el pleito con sus ex trabajadores Prewitt y Smith, Boeing dijo que los 737 de la nueva generación tenían un fuselaje que no había cambiado respecto a las versiones iniciales... La desinformación y la confusión que rodeó hace 8 años a los aviones 737 están en el origen de los últimos desastres, que se hubieran podido evitar de haber actuado con más dureza con este gigante de la aviación. El misterio actual de los 737 siniestrados me recuerda mucho a la maraña caótica que tuvimos que despejar desde la AVJK5022 para averiguar la cadena de errores que rodeó a la tragedia del avión donde perdimos a nuestros seres queridos. El 16 de agosto de 1987 el Vuelo 255 de Northwest Airlines, un MD-82 se estrella al intentar el despegue en el Aeropuerto de Detroit, ocasionando 154 fallecidos y 1 solo superviviente, una niña de 4 años que milagrosamente escapó del espanto que se desató allí.

La FAA recomendó varias acciones pero Boeing no siguió ninguna de ellas alegando que era un modelo que ya no fabricaba. En concreto, el sistema Tows debía ser redundante y mientras, probarse antes de cada vuelo. El 20 de Agosto de 2008, 21 años más tarde y en el mismo mes, el Vuelo JK5022 de Spanair, otro MD-82 se estrellaba al intentar la misma maniobra de despegue. En ambos casos, el Tows no alertó a los pilotos para que abortaran el despegue porque no funcionó. Tampoco se probaba más que en el primer vuelo de la mañana y no antes de cada despegue como se había recomendado por la FAA. Durante estos casi 11 años que han pasado, hemos tratado sin éxito -el insalvable abismo media entre las víctimas y el gigante americano- de lograr que Boeing aportara unos concretos datos técnicos que ni siquiera estaban en poder de la Compañía Spanair y que eran necesarios para probar la gravedad de un fallo de diseño oculto en las aeronaves MD-82. Quién sabe ¿tal vez ahora sea el momento de que los proporcione y despejemos esa incógnita que no nos deja vivir en paz?

Del tronco original del MD-737-NG salió la rama del B-737-MAX, más eficiente, mejorado con grandes avances como se publicita, pero han tenido que morir 346 personas en menos de 5 meses para que las estadísticas se rompieran, para que la primera compañía aérea africana se cuestionara porqué un avión con 4 meses de vida se estrella a los pocos minutos de despegar, para que pilotos denunciaran la inseguridad de la aeronave, para que en los Estados se impusiera la sensatez de parar los vuelos hasta no saber qué había ocurrido, pero por encima de todo, para demostrar que ni los avances tecnológicos, negocio, medio ambiente, eficiencia por volar más alto y en menos tiempo, con más pasajeros, con el ahorro de costes, etc..., están por encima de la vida: el coste de fallecidos es insostenible.

De entre todos los problemas que hoy acosan al gigante americano, hay uno esencial del que será muy difícil reponerse: la confianza rota en todos los estamentos de la sociedad, nadie está a salvo de sufrir una tragedia aérea y ser víctima de la confabulación de intereses que esta vez y ojalá para siempre, quedan al descubierto. Tal vez ahora se comprenda la desigual y solitaria lucha de casi 11 años en nombre de la AVJK5022 a nivel nacional e internacional a través de la FIVA AF que se hace oír en los foros internacionales ante quienes tienen en sus manos la capacidad de decidir, recordándoles que una aviación comercial más humana es no sólo posible, sino obligatoria.

\* Presidenta de la AVJK5022 y FIVA AF