

Πριν δυο χρόνια περίπου, είχα προσέξει το ντοκυμαντέρ *Last Days in Viet Nam*. Ήταν μια καταπληκτική δουλειά και το όνομα του σκηνοθέτη ήταν Rory Kennedy. Κοίτα να δείς, σκέφτηκα, κάποιος Ιρλανδός που προφανώς βρέθηκε στις Η.Π.Α., έφτιαξε μια τόσο δυνατή και κυρίως μια τόσο τεκμηριωμένη ιστορία.



.Rory Kennedy. .Boeing 737 MAX.

Μέχρι που είδα και το *Downfall: The Case Against Boeing* και χρειάστηκε να μάθω κι άλλα. Πρώτο και κυριότερο το Rory, ένα όνομα με Ιρλανδική Γαελική ρίζα, δεν παραπέμπει μόνο σε αγόρια, όπως π.χ. στον Ιρλανδό μπλουζ ροκ μουσικό Gallagher αλλά απαντάται και σε κορίτσια. Και αυτή η Rory Kennedy δεν είναι παρά το ενδέκατο παιδί του Robert και της Ethel. Ενδέκατο και τελευταίο, εκείνο που δεν γνώρισε ποτέ τον πατέρα του, καθότι όταν ο διεκδικητής του χρίσματος των Δημοκρατικών και κατά πάσα πιθανότητα ο 37ος πρόεδρος των Η.Π.Α. έπεφτε νεκρός, τον Ιούνιο του '68, στην κουζίνα του ξενοδοχείου Ambassador στην πόλη των Αγγέλων, η σύζυγος Ethel κυοφορούσε το τελευταίο τους παιδί. Η μητέρα της επέλεξε το όνομα Rory από τον τελευταίο βασιλιά της Ιρλανδίας, Rorry O'Connor που κυβέρνησε τον 12ο αιώνα.

Το κορίτσι σπούδασε αναπτύσσοντας μια στάση διαμαρτυρίας ενάντια στις αδικίες του κόσμου. Τούτη τη στάση μετουσίωσε στη σκηνοθεσία και παραγωγή μιας σειράς σημαντικών

ντοκιμαντέρ που αποκάλυπταν γεγονότα και αλήθειες. Η τελευταία, μέχρι στιγμής, δουλειά της είναι το *Downfall: The Case Against Boeing*. Η πτώση, στα Ελληνικά και μας εξηγεί αναλυτικά, τεκμηριωμένα τις αιτίες της συντριβής δυο καινούργιων Boeing 737 MAX μέσα σε διάστημα 22 εβδομάδων, δυστυχήματα που κόστισαν τις ζωές σε 346 άτομα.

Ήμαστε αρκετά πεπεισμένοι ότι ο εταιρικός ανταγωνισμός είναι μια συνθήκη που βελτιώνει τα προϊόντα, τα κάνει πιο προσιτά και κυρίως πιο ασφαλή, μέσα στο περιβάλλον της δυτικής οικονομίας και ότι η αγορά και οι ανάγκες της ρυθμίζουν τα πάντα. Εμπιστευόμαστε επίσης τους κρατικούς μηχανισμούς ελέγχου, πως λειτουργούν προς όφελος και προστασία του πολίτη.

Ωστόσο, δεν είναι πάντα έτσι, διότι είναι άλλο πράγμα να φτιάχνεις πλακάκια μπάνιου και άλλο να κατασκευάζεις πτητικές μηχανές που μεταφέρουν σε καθημερινή βάση εκατοντάδες χιλιάδων ανθρώπους σε κάθε σημείο του πλανήτη.

Το ντοκιμαντέρ της Rory, μας διηγείται την μεταστροφή μιας υγιούς και ιδιαίτερα προσεκτικής σε κάθε τομέα εταιρείας, σε ένα σχήμα που το ενδιέφερε μόνον η θέση του στη Wall Street. Και αυτή η προσοχή δεν είχε να κάνει μόνον με την ποιότητα και την ασφάλεια των αεροσκαφών που παρήγαγε αλλά και με τον τρόπο που χτιζονταν οι σχέσεις του προσωπικού, το εργασιακό κλίμα, τις εταιρικές ισορροπίες και περισσότερο από όλα, το σύστημα προστασίας και ασφαλείας κάθε σταδίου της παραγωγής. Όλα αυτά αρχίζουν να ανατρέπονται από τον Αύγουστο του 1997, όταν η Boeing συγχωνεύθηκε με την McDonnell Douglas και από ότι φάνηκε τον έλεγχο πήραν τα στελέχη και η νοοτροπία της Douglas.

Η μεταστροφή είχε αρχίσει, με τη μεταφορά από την παραδοσιακή έδρα της εταιρείας από το Seattle στο Chicago, ήταν ένα από τα πρώτα σοκ, ενώ ακόμα πιο έντονη ήταν η αλλαγή στο λειτουργικό πνεύμα της εταιρείας, όπου όλο και λιγότερα υπηρεσιακά θέματα γίνονταν αντικείμενο διαπραγμάτευσης, συζήτησης, ζύμωσης. Το κυνήγι της ανόδου της μετοχής ήταν κυρίαρχο. Η ένταση του ανταγωνισμού με το αντίπαλο ευρωπαϊκό μέγεθος της Airbus επιδείνωσε τις συνθήκες και ως γνωστόν φτηνό και καλό ειδικά στην αεροπλοΐα δεν υφίσταται.

Η προσπάθεια να ξανάρθει η εταιρεία στην κορφή φάνηκε να ευοδώνεται με το 737 MAX που ήταν ένα παλιό αεροσκάφος στενής ατράκτου, το οποίο επανασχεδιάστηκε τοποθετήθηκαν αποδοτικότεροι κινητήρες και όλα έδειχναν ότι η απόπειρα ήταν επιτυχής.

Τον Μάιο του 2017 παραδόθηκε το πρώτο και μέχρι τα τέλη του 2018 είχαν παραδοθεί περισσότερα από 350, ενώ οι παραγγελίες ξεπερνούσαν τις 5.000. Η Boeing ξαναπετούσε προς την κορφή.

Στις 29 Οκτωβρίου 2018 και στις 11 Μαρτίου 2019, οι συντριβές των δύο 737 MAX ανάγκασαν τις αρχές πιστοποίησης σε όλο τον πλανήτη να καθηλώσουν όλα τα 737 MAX με πρώτους τους Κινέζους για να ακολουθήσουν οι Αμερικανοί. Ήταν η πρώτη εντολή καθήλωσης που ανακοινώθηκε από τον πρόεδρο των Η.Π.Α. Ξεκίνησαν οι έρευνες και ήταν σαφείς οι προθέσεις της Boeing να μεταφέρει τις ευθύνες των πτώσεων στους χειριστές, με βασικό επιχείρημα ότι οι αεροπορικές εταιρείες που τους απασχολούσαν η Lion Air και η Ethiopian Airlines, δεν ήταν της πρώτης γραμμής και οι πιλότοι δεν ήταν από το πιο ψηλό ράφι.

Ταυτόχρονα υπήρξε και μια ενορχηστρωμένη προσπάθεια να κρυφτεί ένα σύστημα σταθεροποίησης πτήσης, το Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS) ή Σύστημα Ενίσχυσης Χαρακτηριστικών Ελιγμών, που τοποθετήθηκε στο 737 MAX για να λύσει αεροδυναμικά προβλήματα που προέκυψαν από την μετασκευή και να προστατεύει αυτόματα το αεροπλάνο από περιπτώσεις απώλειας στήριξης. Για να λειτουργήσει, διαβάζει τις ενδείξεις από έναν αισθητήρα κοντά στο ρύγχος και αυτόματα ενεργοποιεί τον οριζόντιο σταθεροποιητή ώστε να αποφευχθεί η απώλεια στήριξης.

Σημαντικό στοιχείο για να μπει ένα καινούργιο αεροπλάνο στην αγορά και στα δρομολόγια, είναι ο χρόνος που δαπανούν οι πιλότοι σε προσομοιωτές, προκειμένου να αποκτήσουν πλήρη γνώση των συστημάτων. Όσο μεγαλύτερος ο χρόνος, τόσο πιο δύσκολη η περίπτωση καθότι αντί να πετούν, μαθαίνουν άρα μεγιστοποιούν το κόστος χρήσης. Κι επειδή το MAX βασίστηκε σε παλιό αεροσκάφος, η Boeing διαμήνυσε ότι δεν χρειάζεται εκ νέου εκπαίδευση. Έτσι δεν είχε γίνει καθόλου λόγος για το MCAS και δεν πραγματοποιήθηκε καμιά εκπαίδευση.

Στο χρονικό διάστημα ανάμεσα στις δυο συντριβές η Boeing δεν κάνει πολλά. Επιμένει ότι είναι το 737 MAX είναι ασφαλές, επισκέπτεται ενώσεις πιλότων με λομπίστες και όχι με μηχανικούς, κίνηση που περιγράφεται ως πρωτοφανής. Επίσης ενημερώνει τους χειριστές για την ύπαρξη και χρήση του MCAS. Τον Μάρτιο του 2018, συντρίβεται και το δεύτερο, λίγα λεπτά μετά την απογείωσή του από το αεροδρόμιο της Αντίς Αμπέμπα, παρά το γεγονός ότι μετά τις πρώτες ενδείξεις αποσταθεροποίησης, οι χειριστές αντιδρούν σωστά και απενεργοποιούν το MCAS. Μολοντούτο το αεροπλάνο πέφτει.

Κι έτσι το γνωμικό στην αεροπλοΐα «*if it ain't Boeing I ain't going*» από τότε που η εταιρεία είχε 10.000 ενεργά αεροσκάφη σε 150 χώρες, δέχτηκε σοβαρά πλήγματα. Χρειάστηκαν μαραθώνιες συνεδριάσεις της επιτροπής του Κογκρέσου για να φανεί όλη η αλήθεια, μακροχρόνιες έρευνες αφού προηγήθηκε η καθήλωση όλων των 737 MAX από τον Μάρτιο του 2019 έως τον Δεκέμβριο του 2020.



Το σύνολο των 737 MAX καθηλώθηκαν για 21 μήνες.

Αυτά και πολλά άλλα ενδιαφέροντα, γεγονότα και λεπτομέρειες μας περιγράφει το ντοκιμαντέρ της Rory Kennedy, σε μια περίπτωση όπου η προσήλωση στο κέρδος ήταν σημαντικότερη από οτιδήποτε άλλο.

Ας σημειωθεί επίσης, πως στις 7 Ιανουαρίου, η Boeing συμφώνησε να πληρώσει περισσότερα από 2,5 δις. δολάρια καθώς κατηγορήθηκε για απάτη λόγω απόκρυψης πληροφοριών από τις ρυθμιστικές αρχές ασφάλειας, 1,77 δις. δολάρια για ζημιές σε πελάτες αεροπορικών εταιρειών, 500 εκ. δολάρια για δικαιούχους θυμάτων ατυχημάτων και ποινική χρηματική ποινή ύψους 243,6 εκ. δολαρίων.

Η μετοχή της Boeing διπλασιάστηκε από το 2005 στο 2013 (από 45 στα 90 \$), υπερδιπλασιάστηκε πάλι μέχρι το 2017 στα 209\$, ξεπέρασε τα 325 το 2019, για να υποχωρήσει ελαφρά το 2020 στα 311. Μεταξύ 2010 και 2018, αύξησε τις λειτουργικές ταμειακές ροές της από 3 σε 15,3 δισεκατομμύρια δολάρια, διατηρώντας την τιμή της μετοχής της, διαπραγματευόμενη προκαταβολές από πελάτες και καθυστερώντας τις πληρωμές στους προμηθευτές της. Αυτή η στρατηγική κρίνεται βιώσιμη μόνο εφόσον οι παραγγελίες είναι σημαντικές και τα ποσοστά παράδοσης αυξάνονται. Από το 2013 έως το 2019, ξόδεψε πάνω από 60 δισεκατομμύρια δολάρια σε μερίσματα και επαναγορές μετοχών, διπλάσια από το κόστος ανάπτυξης του 787. Το 2020, τα έσοδα της ήταν 11,8 δισεκατομμύρια δολάρια ως αποτέλεσμα της ύφεσης της πανδημίας. Λόγω των

υψηλότερων πωλήσεων σε άλλα τμήματα και της εισροής στις παραδόσεις εμπορικών αεροσκαφών το 2021, τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 44%, φτάνοντας σχεδόν τα 17 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τέλος, όταν η έρευνα τελεσιδίκησε, ο CEO της Boeing, Dennis Muilenburg παραιτήθηκε. Ήταν παραμονή Χριστουγέννων του 2019. Ακολούθως εισέπραξε ως μπόνους 62 εκατομμύρια δολάρια.