

Hoe winstbejag Boeings veiligheid ondermijnt



vliegtuigbouwer

Het verlies van een deur in volle vlucht geeft Boeings reputatie alweer een knauw. Vijf jaar na twee dodelijke crashes worstelt het ooit zo betrouwbare bedrijf nog steeds met veiligheid.

De vlucht 1282 van Alaska Airlines vorig weekend had dramatischer kunnen aflopen. V^éél dramatischer. Als op de twee stoelen naast de nooddeur die de bijna volgeboekte Boeing 737 Max 9 in volle vlucht verloor, wel passagiers hadden gezeten. Als het vliegtuig al wel op kruishoogte had gevlogen. Als het personeel minder koelbloedig had gereageerd. Dan waren de gevolgen van het plotse gat dat op 4.000 meter hoogte in de romp werd geslagen mogelijk fataal geweest.

Dat besepte ceo David Calhoun duidelijk toen hij het personeel na het incident toesprak. “Alles telt, elk detail telt.” Ook de bouten die een nooddeur van een vliegtuig op zijn plaats moeten houden. Al wordt de precieze oorzaak van het gat in de romp nog volop onderzocht, erg geruststellend is het alvast niet dat Alaska Airlines en United Airlines bij nadere inspectie van andere Max 9 toestellen ook “losse bouten” vonden. Dat doet op zijn minst vragen rijzen over de productie en montage.

Dat het om een Boeing 737 Max gaat, roept ook akelige herinneringen op aan twee fatale crashes in 2018 en 2019 met een vergelijkbare, grotere Boeing van hetzelfde type, de 737 Max 8. Twee toestellen van dat model stortten toen kort na elkaar neer, 364 mensen lieten daarbij het leven. De oorzaak bleek een stuk software in de cockpit, MCAS.

Hoewel het toen om een ontwerpprobleem ging en nu “alles erop wijst dat het om een productieprobleem gaat”, zoals de baas van de Amerikaanse toezichthouder van de luchtvaart FAA zei in *The Wall Street Journal*, vinden de problemen volgens critici hun oorsprong in hetzelfde: de fout gelopen cultuur bij Boeing.

Goedkoper

“Vroeger werd Boeing geroemd voor het kwaliteitswerk van zijn ingenieurs”, verduidelijkt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (Universiteit Antwerpen). “Na de fusie met McDonnell Douglas kwam de nadruk op management te liggen: zo veel mogelijk kosten besparen en de productie uitbesteden.” Symbolisch was de verhuis van het hoofdkwartier van Seattle naar Chicago, wat het management afsneed van de ingenieursafdeling. “Een bedrijf dat ooit gedreven werd door ingenieurs, wordt nu gedreven door financiële resultaten”, titelde *The Atlantic*.

Die nieuwe winstcultuur bracht het bedrijf in de problemen toen concurrent Airbus uitpakte met de A320neo, een zuiniger, stiller toestel. “Boeing liep achter. Omdat een nieuw toestel ontwerpen te veel geld kostte, besliste het om zuinigere motoren, gelijkaardig aan die van de A320neo, op een bestaand toestel, de Boeing 737, te plaatsen”, zegt Dewulf. Daardoor verschoof het zwaartepunt, waardoor het toestel tijdens de vlucht de neus soms wat omhoogduwde. Boeing plaatste software - MCAS - om bij een te steile stijging de neus automatisch weer naar beneden te duwen. “Een nieuw toestel vergt normaal een bijkomende opleiding van de piloten, maar volgens Boeing was dat nu niet nodig. Die uitgespaarde kosten golden als verkoopsargument voor de nieuwe toestellen.”

Doofpot

Hoe “*corporate greed*” tot veiligheidsproblemen kon leiden bij de ooit zo betrouwbare vliegtuigbouwer, bracht de Netflixdocumentaire *Downfall: the case against Boeing* uit 2022 genadeloos in beeld. De twee dodelijke ongevallen met de Boeing 737 Max 8 werden veroorzaakt door een defecte sensor die de MCAS ten onrechte alarmeerde. Daardoor dook het vliegtuig naar beneden. De piloten konden niet ingrijpen, want ... ze wisten van niets.

Tijdens de hoorzittingen in het Amerikaanse congres bleek waarom. Boeing verzweeg het bestaan van MCAS, zelfs in de handleiding, omdat het dan die bijkomende opleiding zou moeten organiseren. De documentaire wijst ook op de doofpotcultuur bij Boeing. Ingenieurs die op veiligheidsrisico's wezen, moesten zwijgen.

Boeing betaalde na de crashes miljarden aan boetes en schadevergoedingen, Max-toestellen bleven twee jaar aan de grond. Huidig ceo David Calhoun kwam aan het roer en beloofde verbetering. Die blijkt nu onvoldoende.

De FAA, de Amerikaanse toezichthouder van de luchtvaart, heeft een onderzoek geopend. Daarbij zal wellicht ook bekeken worden dat de FAA het toezicht uitbesteedt aan medewerkers van Boeing.

Sommige problemen worden ook toegeschreven aan Boeings onderaannemer, Spirit Aerosystems, dat de deur maakte die uit de romp vloog. Eind vorig jaar werd een aandeelhoudersrechtszaak aangespannen die Spirit Aerosystems ervan beschuldigde ernstige gebreken te verdoezelen. Het bedrijf ontkent alles.

Boeing blijft eindverantwoordelijk, zeggen analisten, en hoe dan ook heeft de bekendste vliegtuigbouwer van de Verenigde Staten een enorm “geloofwaardigheidsprobleem”, aldus *The Financial Times*. “Boeing heeft veel krediet verloren. Vertrouwen komt te voet en gaat te paard”, zegt Dewulf. “Het is vijf voor twaalf.”

[Nathalie Carpentier](#)