

Iconische Airbus A380 herrijst uit zijn as



Vier jaar nadat hij uit productie is genomen, wordt de Airbus A380 zowaar weer van het vliegtuigkerkhof gehaald. Het grootste passagierstoestel ooit, dat als te energieverblindend en weinig flexibel gold, brengt soelaas nu luchtvaartmaatschappijen de vraag naar tickets met moeite kunnen bijbenen.

Het weegt 570 ton, heeft een spanwijdte van bijna 80 meter en is met 455 miljoen euro het duurste vliegtuig ooit. Er kunnen tot 850 passagiers in, verspreid over twee dekken. Behalve de Concorde is er geen vliegtuig dat zo tot de verbeelding spreekt als de A380, het monumentale, viermotorige toestel van de Europese luchtvaarttrots Airbus.

Dat waren ook de troeven die in de jaren 2000 de grote luchtvaartmaatschappijen als Emirates, Qatar Airways, Qantas, China Southern Airlines, British Airways, Air France en Lufthansa konden verleiden. Behalve de status bood de grote capaciteit een oplossing voor de toenemende vraag naar luchttransport.

‘De A380 beantwoordde aan het concept van het 'hub and spoke'-model dat vanaf de jaren 90 opgang maakte’, zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. ‘Daarbij zouden passagiers over lange afstanden vliegen naar grote centrale luchthavens, zoals Londen, New York, Dubai en Singapore, en van daaruit met kleinere

vliegtuigen naar meer regionale bestemmingen. Voor de verbinding van die hubs zou de A380 ideaal zijn, ook al moesten ze fors investeren in langere en versterkte start- en landingsbanen en de uitbreiding van hun terminals.'

Toch werd de A380 niet het succes waarop Airbus gehoopt had. Dat kwam deels omdat het door productieovertragingen niet snel genoeg toestellen kon leveren, waardoor de cargoversie geschrapt werd. In totaal reden er 'amper' 251 superjumbo's uit de loodsen in Toulouse. Grofweg de helft ging naar Emirates, de luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Arabische Emiraten. De rest kwam terecht bij 13 andere maatschappijen, waarvan vier Europese en geen enkele Amerikaanse.

'De A380 verbruikt, met zijn vier gigantische Rolls Royce-motoren, veel kerosine, zeker in verhouding tot nieuwere modellen van kleinere toestellen die Boeing en Airbus na 2005 lanceerden', zegt Dewulf. 'Maar als het toestel volledig gevuld is, is het per passagier en per gevlogen kilometer even duur als eender welk ander toestel. Het probleem was dat ze niet altijd vol zaten. Dat kwam doordat het 'hub and spoke'-model evolueerde naar een 'point to point'-netwerk, waarbij er geen hiërarchie meer bestond tussen luchthavens, en er met kleinere vliegtuigen tussen alle punten werd gevlogen. Daarnaast kan de A380, door zijn twee verdiepingen, slechts 10 ton cargo in zijn buik kwijt, versus 25 ton voor de A350 of een Boeing 787. Cargo is net op de lange afstanden tussen Azië en de VS of Europa een belangrijke extra inkomstenbron.'

Met pensioen

Al begin 2019 kondigde Airbus aan dat het zijn A380 met pensioen zou sturen en uit productie nemen. En dan moest de coronacrisis nog losbarsten. In de eerste maanden van de pandemie viel de passagiersluchtvaart bijna volledig stil. Op het dieptepunt vloog er nog maar één A380.

De A380 vliegt nog steeds, zij het op halve kracht. In mei 2023 waren er nog maar 125. Een aantal zijn ontmanteld, maar een groot deel staat geparkeerd op vliegtuigkerkhoven zoals in de Mojave-woestijn in Californië of op de oude luchthaven van het Spaanse Teruel.

De meesten gingen ervan uit dat de A380 zijn laatste adem aan het uitblazen was. Maar sinds 2023 voltrekt zich iets wat weinigen voor mogelijk hielden. Steeds meer luchtvaartmaatschappijen, waaronder Etihad, Lufthansa en Qatar, halen hun oude A380's weer van stal. Zo raakte deze week bekend dat Korean Air de zeven exemplaren die het nog niet ontmantelde, naar Lufthansa Technik op de Filipijnen heeft gestuurd voor een duur en groot onderhoud. Bovendien fuseert het bedrijf met Asiana Airlines, dat op zijn beurt nog eens zes A380-toestellen heeft.

Loungebar en wellness

Emirates spant evenwel de kroon in de revival. Een groot deel van de 123 superjumbo's die het ooit aankocht, is weer operationeel. In augustus kocht de maatschappij er volgens de vakwebsite Simple Flying op de tweedehandsmarkt zelfs nog vijf bij, voor de luttele prijs van 30 tot 40 miljoen dollar. Emirates investeert ook volop in de make-over van zijn vloot. Die moet niet alleen dienen om het aantal zetels fors op te krikken. Met een luxe-upgrade wil Emirates zijn meest vermogende klanten op hun wenken bedienen.

De vliegtuigen werden volledig opnieuw ingericht, waarbij het benedendek het massatoerisme moet blijven bedienen, met 400 zitjes in economy of premium economy. Maar op de bovenste verdieping kwamen ruime, van elkaar gescheiden suites met 'zwaartekrachtcompenserende' zetels, grote tv-schermen en ligbedden, een loungebar en een douche- en wellnesscabine. Bij British Airways speelt zich een gelijkaardige evolutie af.

De reden voor de revival is volgens Dewulf duidelijk. 'Het aantal vluchten wereldwijd zit op recordhoogte, [met files op het tarmac, dure vertragingen en afgelaste vluchten tot gevolg](https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/file-in-de-lucht-leidt-tot-recordaantal-dure-vertragingen/10564994.html) (<https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/file-in-de-lucht-leidt-tot-recordaantal-dure-vertragingen/10564994.html>). De luchthavens en luchtvaartmaatschappijen kunnen simpelweg niet volgen.'

Uit cijfers van de luchtvaartorganisatie IATA blijkt dat in 2023 het aantal passagiers bijna op het niveau van het prepandemische recordjaar 2019 (4,54 miljard reizigers) zat. In november vorig jaar lag de wereldwijde vraag naar vliegtuigtickets nog eens 8 procent hoger dan in dezelfde maand van 2023, terwijl het aantal beschikbare zitjes nog geen 6 procent was gestegen. De vraag naar internationale vluchten steeg zelfs met bijna 12 procent, terwijl het aantal zitjes maar met een kleine 9 procent toenam.

Dank aan Boeing

‘Dat het aanbod de vraag niet kan volgen heeft in de eerste plaats te maken met het feit dat [Boeing er niet in slaagt zijn lang verwachte opvolger voor de 747, de 787 Dreamliner en de 777X op tijd te leveren](https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/hoe-het-onverwoestbare-boeing-nu-toch-wankelt/10569624.html) (<https://www.tijd.be/ondernemen/luchtvaart/hoe-het-onverwoestbare-boeing-nu-toch-wankelt/10569624.html>), onder meer door onderdelentekorten en stakingen’, zegt Dewulf. ‘En laten dat nu net intercontinentale toestellen zijn. Daarnaast zijn er ook te weinig piloten. Een A380 heeft niet meer piloten nodig en neemt nauwelijks meer plaats in dan een kleiner vliegtuig.’

Logisch dus dat luchtvaartmaatschappijen de meer dan honderd A380's aanspreken die al jaren geparkeerd staan. Dewulf: ‘Zeker omdat die toestellen, die gemiddeld 25 jaar kunnen vliegen voor ze naar de tweedehandsmarkt gaan, nog lang niet afgeschreven zijn. Het is dus voldoende dat de variabele kosten lager liggen dan de inkomsten uit vliegtickets. Lijnvluchten met het toestel zullen dus waarschijnlijk minstens tot het einde van het decennium doorgaan.’

's Werelds grootste passagiersvliegtuig in cijfers

- Gelanceerd in **2000**
- **72 meter** lang, 79 meter spanwijdte
- Kan tot **850 passagiers** vervoeren, op twee dekken
- **251 exemplaren** gebouwd, tegenover 1.200 gepland
- Emirates kocht de helft van alle toestellen
- Eerste levering aan Singapore Airlines in 2007
- Wordt **niet meer geproduceerd sinds 2021**

Tom Michielsen