



\* Het Nieuwsblad/Vlaamse Ardennen - Gentse Rand, Het Nieuwsblad/Antwerpen, Het Nieuwsblad/Oostende-Westhoek, Het Nieuwsblad/Limburg, Het Nieuwsblad/Kortrijk-Waregem-Menen, Het Nieuwsblad/Brussel-Noordrand, Het Nieuwsblad/Pajottenland, Het Nieuwsblad/Meetjesland - Leiestreek, Het Nieuwsblad/Leuven-Hageland, Het Nieuwsblad/Mechelen-Lier, Het Nieuwsblad/Waasland, Het Nieuwsblad/Roeselare-Tielt-Izegem, Het Nieuwsblad/Kempen, Het Nieuwsblad/Dender, Het Nieuwsblad/Aan Gent gebonden, Het Nieuwsblad/Brugge-Oostkust

*De Europese pilotenvakbond ECA heeft grote twijfels bij de toekomst van de Boeing 737 Max, het vliegtuigtype dat in vijf maanden tijd tweemaal neerstortte en 346 mensen de dood injoeg. In een open brief zegt de vakbond, die ruim 38.000 piloten vertegenwoordigt, het vertrouwen op in zowel vliegtuigbouwer Boeing als de Amerikaanse toezichthouder FAA.*

Europese piloten willen "antwoorden en transparantie" van Boeing en FAA over het ontwerp van het omstreden toestel. De vakbond begrijpt niet hoe de 737 Max ooit is goedgekeurd geraakt en vertrouwt er niet op dat de FAA deze keer wel grondig te werk zal gaan.

"Boeing bouwde een vliegtuig dat vooral goed moest verkopen", zegt Jon Horne, voorzitter van pilotenvakbond ECA. Hij vindt dat de Amerikaanse vliegtuigbouwer te veel focuste op commercie en de veiligheid uit het oog verloor. Een onafhankelijke toezichthouder had moeten ingrijpen. Maar die bleek afwezig.

Het vertrouwen van FAA in Boeing was zo groot dat de Amerikaanse vliegtuigbouwer een deel van de onderzoeken en beslissingen zelf mocht uitvoeren. Bij de 737 Max schoot de controle tekort. Bij ongelukken in Indonesië en in Ethiopië drukte een systeem dat 'overtrek' van het toestel moest voorkomen herhaaldelijk de neus naar beneden omdat het reageerde op foutieve data van een sensor. Bij overtrek verliest een toestel draagkracht en valt het uit de lucht

Nog jaren gevolgen

Luchtvaarteconoom Eddy Van de Voorde (U Antwerpen) denkt niet dat Boeing wakker ligt van de wantrouwe piloten. De economische eisen zijn voor het bedrijf veel prangender. "De schadevergoedingen zullen niet min zijn en het imagoverlies is navenant. Dit gaat nog jaren nazinderen."

De piloten hebben volgens Van de Voorde wel groot gelijk. "Ik had een grenzeloos vertrouwen in FAA vóór het tweede incident. Het lijkt er inderdaad op dat ze Boeing te veel vrij spel hebben gegeven." Ook de Europese toezichthouder lijkt dit door te hebben. Normaal volgen beide waakhonden blindelings elkaars advies, maar dat zal deze keer niet gebeuren. De Europese toezichthouder wil de uitgevoerde aanpassingen zelf toetsen alvorens de 737 Max opnieuw mag landen en opstijgen in Europa.

Zo lang als nodig

Een goed signaal, vinden de piloten, die hun brief niet toevallig gisteren publiceerden. In Texas kwamen luchtvaartautoriteiten uit meer dan dertig landen samen om de toekomst van het vliegtuig te bespreken.

Boeing en Amerikaanse vliegtuigmaatschappijen hoopten deze zomer het vliegtuig opnieuw te kunnen inzetten. Boeing meldde vorige week dat een software-update klaar is. Maar de zomer haalt het vliegtuig wellicht niet. "Het is constant geven en nemen tot het precies goed is", zei plaatsvervangend FAA-hoofd Dan Elwell. "Het duurt zo lang als nodig. Als dat een jaar is, dan is dat maar zo."

Anton Goegebeur

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden