

Paradepaardjes raken maar niet van de parking



Het Laatste Nieuws* - 04 Jul. 2019
Pagina 8

* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Al vier maanden staan ze aan de grond en het ziet er niet naar uit dat de 500 Boeing 737 MAX 8-vliegtuigen snel weer door de lucht zullen klieven. De schadeclaims van luchtvaartmaatschappijen lopen binnen, oplossingen blijven uit.

"Wat weet ik over het opbouwen van een merk? Misschien niets (al werd ik wel president!). Maar mocht ik Boeing zijn, ik zou de 737 MAX repareren, er enkele geweldige opties aan toevoegen en het toestel onder een nieuwe naam opnieuw lanceren. Geen product heeft zo veel afgezien als dit. Maar nogmaals: what the hell do I know?" Als het zo simpel was als Amerikaans president Trump dacht, vlogen de 737 MAX 8-toestellen wellicht allang weer. Maar niets is minder waar.

Na twee dodelijke crashes in korte tijd blijven de Boeings wereldwijd aan de grond. Eind oktober kwamen 189 passagiers en bemanningsleden om in de Javazee bij Indonesië, in maart stierven 157 mensen in Ethiopië. Kort na dat tweede drama besloten vliegmaatschappijen en -instanties om alle toestellen aan de grond te houden, tot er klaarheid kon worden geschapen.

Er lopen nog tal van onderzoeken, maar de eerste vaststellingen wijzen op een probleem met het zogenaamde MCAS. Dat systeem grijpt in wanneer de hoek van een toestel afwijkt (zie infografie). Een sensor op de neus stuurde naar de boordcomputer de verkeerde info, waarop de neus van het toestel automatisch naar beneden werd geduwd. Corrigeren bleek voor de piloten niet meer mogelijk - telkens als zij de neus naar boven stuurden, deed het MCAS-systeem weer het omgekeerde. Normaal zou er tijdig een alarm hebben moeten luiden, maar bij gebrek aan een extra sensor gebeurde dat niet. Dat er bij 80 procent van de toestellen zo'n sensor ontbrak, heeft Boeing begin mei toegegeven. Het probleem kreeg van de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA de stempel 'laag risico'. Maar dat neemt niet weg dat de toestellen veilig waren en nog steeds zijn, zegt Boeing. Volgens CEO Dennis Muilenburg is het sensorprobleem slechts één van de vele in een kettingreactie die tot de crashes hebben geleid.

Softwareproblemen

Die vergoelijkende uitspraak ten spijt staan zijn vijfhonderd paradepaardjes al bijna vier maanden aan de grond. Zo'n vierhonderd bij de luchtvaartmaatschappijen, een honderdtal bij Boeing zelf. Zelfs de autoparking in Seattle werd deels vrijgemaakt om alle toestellen een plek te kunnen geven. De FAA vermoedde in mei dat tegen eind juni de vliegtuigen opnieuw de lucht in zouden gaan. Maar een bron binnen Boeing lekte dat een oplossing voor de softwareproblemen pas in september zou worden getest. Officieel zeggen ze dit jaar nog de lucht in te gaan. Boven ons land zal het alvast niet zijn: de Belgische burgerluchtvaartautoriteit BCAA liet vorige week weten dat het toestel nog zeker tot 30 december verboden is in ons luchtruim.

Miljoenenclaims

Naast de onduidelijkheid over de software-update bleek er vorige week nog een ander probleem te zijn met de neus van het toestel. Eerder raakte ook bekend dat de rails waarin de flappen bewegen zouden kunnen barsten.

"Ik durf er geen tijdstip op te plakken wanneer ze weer zullen vliegen. Ik vermoed dat Boeing zelf op het einde van het jaar mikt", zegt transporteconoom en professor Eddy Van de Voorde (Universiteit Antwerpen). "Sowieso kost dit alles handenvol geld aan Boeing. Cash die ze nu mislopen, maar ook op termijn door de reputatieschade."

In april zei het bedrijf - dat een jaaromzet van zo'n 110 miljard verwachtte te draaien - dat het schandaal al 1 miljard dollar had gekost. En daar komen nog heel wat schadeclaims van luchtvaartmaatschappijen bij. De Chinese luchtvaartkoepel heeft een factuur van 520 miljoen dollar klaar. Ryanair sloot al een deal van naar verluidt honderden miljoenen.

Omgekeerd tekende IAG, het bedrijf achter British Airways, een intentieverklaring om 200 van de beruchte toestellen te kopen. "Maar die deal zal wel aan minimumprijzen geweest zijn", denkt Van de Voorde. "Boeing kan echt niet zomaar blijven vliegen, maar moet dringend werk maken van een andere aanpak. Een andere naam voor dit toestel hoort daarbij. Doen ze dat niet, dan wordt dit een drama." Of hoe Donald - 'what the hell do I know?' - Trump toch nog niet zo'n gek idee had.

BRECHT HERMAN

Copyright © 2019 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden